VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 133)
z dnia 15 kwietnia 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 133)

15 kwietnia 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, na wyjazdowym posiedzeniu w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, rozpatrzyła:

– informację na temat aktualnego stanu realizacji i perspektyw rozwoju infrastruktury drogowej, kolejowej oraz lotniczej w nowej perspektywie finansowej w województwie warmińsko-mazurskim.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jan Maścianica** wicewojewoda warmińsko-mazurski wraz ze współpracownikami**, Jarosław Słoma** wicemarszałek województwa warmińsko-mazurskiego wraz ze współpracownikami, **Piotr Grzymowicz** prezydent Olsztyna, **Katarzyna Wiktorowicz** dyrektor Departamentu Przygotowania Inwestycji w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Piotr Malepszak** pełnomocnik Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA, **Aleksander Reisch** prezes Warmińsko-Mazurskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych oraz przedstawiciele samorządów województwa warmińsko-mazurskiego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Otwieram wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury w Olsztynie. Proszę o zabranie głosu pana marszałka.

Wicemarszałek województwa warmińsko-mazurskiego Jarosław Słoma:

Dzień dobry państwu. Miło mi jest w imieniu samorządu województwa warmińsko-mazurskiego powitać uczestników wyjazdowego posiedzenia Komisji Infrastruktury Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej na czele z przewodniczącym, panem posłem Zbigniewem Rynasiewiczem. Witam wszystkich parlamentarzystów i wszystkich państwa, którzy uznaliście, że dzisiejsze spotkanie jest tym spotkaniem, którego posiew może być przesądzającym dla dobrego rozwoju regionu.

Szanowni państwo. Witam również państwa w imieniu marszałka województwa, pana Jacka Protasa, który realizując obowiązki prezesa Związku Województw, jest w tych dniach poza krajem. Witam w sali naszego regionalnego parlamentu w imieniu przewodniczącego Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego, pana Juliana Osieckiego. W tej sali jak mantra powinna zabrzmieć powtarzana przez nas oczywistość, że witamy w regionie najbardziej niedostępnym komunikacyjnie nie tylko w Polsce, ale skrajnie niedostępnym także w realiach całej Unii Europejskiej. Mamy tego świadomość w regionie, jako mieszkańcy borykający się z konsekwencjami zapóźnienia infrastrukturalnego, ale ciągle ta oczywistość w sposób wystarczający nie dociera do decydentów.

Szanowni państwo. Pracujemy nad aktualizacją strategii rozwoju społeczno-gospodarczego województwa, aktualizacją dokumentu zbudowanego jeszcze w roku 2000. Jeden z naszych ekspertów, wybitny specjalista od spraw rozwoju regionalnego, pan profesor Jacek Szlachta, kiedy wgłębił się w nasze problemy zauważył, że, w jego przekonaniu, wśród wielu subregionów, subregion ełcki ma dostępność komunikacyjną na poziomie Gwadelupy. Gwadelupa co prawda też jest w Unii Europejskiej, tylko jest terytorium zamorskim Francji i leży w Ameryce Środkowej.

To być może przesada, ale oparta na mocnych argumentach przemawiających za tego typu porównaniami. W naszym głębokim przekonaniu, które również znajduje odzwierciedlenie w strategii, przełamanie tego wykluczenia, zwiększenie dostępności komunikacyjnej, jest kwestią strategicznie ważną. Dlatego jako jeden z obszarów strategicznej interwencji wskazujemy tak zwanego tygrysa warmińsko-mazurskiego, a więc aktywizację obszarów leżących wzdłuż dwóch kluczowych ciągów komunikacyjnych – drogi krajowej nr 7 i drogi nr 16. Ale innym z kolei obszarem strategicznej interwencji jest np. obszar o ekstremalnie niskiej dostępności komunikacyjnej, który to obszar stanowi praktycznie cały subregion ełcki.

Oczywistością jest stwierdzenie, że transport to determinanta rozwoju gospodarczego kraju. Niestety, możemy zaobserwować w świetle faktów, jak również zamiarów inwestycyjnych, postępującą marginalizację komunikacyjną naszego regionu. Widzimy koncentrację inwestycji przede wszystkim w regionach, które już mają nieporównanie lepszą sytuację transportową niż Warmia i Mazury. Musimy jasno i głośno powiedzieć, że bez nowoczesnej infrastruktury Warmia i Mazury będą nadal regionem stagnacji.

Nie chciałbym w tej chwili odwoływać się do historii regionu, ale uważam że trzeba wspomnieć, że to właśnie w okresie pierwszych lat transformacji ustrojowej, w naszym regionie skumulowały się najbardziej niekorzystne skutki społeczne związane z rozwiązaniem Państwowych Gospodarstw Rolnych. Wówczas pracownicy PGR zostali pozostawieni sami sobie, w przeciwieństwie do innych grup społecznych, którym w mniejszym czy większym stopniu państwo polskie pomogło. Mam nieodparte wrażenie, że w kwestiach przełamania wykluczenia komunikacyjnego jesteśmy ponownie zagrożeni pozostawieniem sami sobie.

Mam nadzieję, że dzisiejsze spotkanie Komisji Infrastruktury pozwoli przekazać bezpośrednio państwu parlamentarzystom nasze spojrzenie na najbardziej bolące nas kwestie.

Szanowni państwo. Przygotowaliśmy krótką prezentację. Chcielibyśmy zacząć od informacji na temat naszego Regionalnego Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury, realizowanego w ramach naszego Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury. Wartość projektu to 200 mln zł, przy 76% dofinansowaniu ze środków unijnych. Od grudnia ubiegłego roku Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska analizuje raport o oddziaływaniu inwestycji lotniskowej na środowisko. Inwentaryzacja przyrodnicza obejmowała przez dwanaście miesięcy awifaunę, chiroprerofaunę, faunę, ptaki, gady i ssaki. Wykonane zostało studium wykonalności, prognoza ruchu lotniczego, dokumentacja dotycząca przetargu na ogrodzenie lotniska, a także projekt budowlany. Obecnie trwa ocena koncepcji architektonicznej pasażerskiego regionalnego portu lotniczego. Jutro zapraszamy do wizytacji lotniska w terenie.

Drogi w województwie warmińsko-mazurskim to zaledwie około 3% długości dróg w Polsce. Gęstość dróg o twardej nawierzchni w województwie jest również najniższa w całym kraju; wynosi 52,3 km/100 km kw. i jest ponad trzykrotnie niższa niż w województwie śląskim. I znowu pojawia się wątek najniższej dostępności komunikacyjnej Warmii i Mazur w Europie. Sytuacja ta skutkuje niskim stanem bezpieczeństwa na drogach. Udział wypadków drogowych typu „najechanie na drzewo" w roku 2010 na drogach województwa wyniósł prawie 30% i był pięciokrotnie większy niż na terenie kraju. Województwo zajmuje niechlubną drugą lokatę pod względem liczby ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach drogowych w przeliczeniu na 100 tysięcy pojazdów.

Chcieliśmy zaznaczyć, że w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury w latach 2007-2013 na drogi poniesiono nakłady w wysokości blisko 950 mln zł. Pozwoli to nam zmodernizować 350 kilometrów dróg wojewódzkich. Natomiast już teraz zidentyfikowane wydatki na drogi w ramach przyszłego Regionalnego Programu Operacyjnego w latach 2014-2020 szacowane są na poziomie ponad 4 mld zł.

Szanowni państwo. W naszym przekonaniu, strategiczne dla rozwoju społeczno-gospodarczego województwa są następujące inwestycje drogowe:

-dokończenie rozbudowy drogi ekspresowej S7 znajdującej się w sieci bazowej TEN-T;

– rozbudowa będącej w sieci bazowej TEN-T drogi S61, tak zwanej Via Baltica, na odcinku Warszawa-Ełk, a także przygotowanie i złożenie przez Polskę na konkurs

w ramach instrumentu finansowego „Łącząc Europę" wspólnego z Litwą projektu na dalszy odcinek w kierunku Litwy;

– lepsze powiązanie komunikacyjne stolicy województwa ze stolicą Polski poprzez dowiązanie Olsztyna do drogi S7 przede wszystkim drogą ekspresową S 51. Chodzi o rozbudowę tej drogi do parametrów drogi dwujezdniowej na odcinku Olsztynek –Wójtowo wraz z południową obwodnicą Olsztyna, jako łącznik S51 droga krajowa S16 Wójtowo-Dorotowo;

-udrożnienie obszaru Olsztyna poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta;

-zwiększenie dostępności przestrzennej obszarów o najniższym jej poziomie do Olsztyna – dokończenie modernizacji drogi krajowej S16. Będzie ona objęta siecią kompleksową TEN-T na odcinku od Borek Wielkich przez Mrągowo do Ełku;

– skomunikowanie drogowe Olsztyna i innych części województwa z lotniskiem regionalnym w Szymanach;

– rozwiązywanie regionalnych problemów komunikacyjnych w obszarach funkcjonalnych Olsztyna, Elbląga i Ełku. Oczywiście, identyfikujemy też potrzeby obszarów nadgranicznych, jak też kwestie związane z polepszeniem dostępu do miejsc obsługi usług publicznych. Tych kwestii zidentyfikowaliśmy bardzo dużo.

Z nadzieją przyjęliśmy ostatnie wystąpienie ministra Sławomira Nowaka, który w Sejmie w ubiegłym tygodniu zapowiedział, że do roku 2020 powstanie droga S61 od drogi S8 do Budziska, czyli Via Baltica.

Szanowni państwo. Gęstość linii kolejowych w województwie warmińsko-mazurskim należy do najniższych w Polsce. Absolutnie przeważa średni lub zły stan techniczny eksploatowanych linii. Duża część linii została wyłączona z eksploatacji. Długość zelektryfikowanych linii, to wielkość niewielka i niezmieniająca się od lat. Potrzeby inwestycyjne kolei w naszym regionie w perspektywie lat 2014-2020 szacujemy na poziomie ponad 1 miliarda złotych.

W naszym przekonaniu, strategiczne dla rozwoju społeczno-gospodarczego województwa są następujące inwestycje w infrastrukturę kolejową:

– budowa i modernizacja będącej w sieci TEN-T linii kolejowej E75 Rail Baltica przez Ełk; jest to jedna z dziesięciu idei komunikacyjnych wskazanych przez Komisję Europejską jako najwyższe priorytety realizacyjne. Liczymy, że Rail Baltica pozwoli lokować w naszym województwie, zwłaszcza w rejonie Ełku, obiekty logistyczne, korzystne dla rozwoju tamtej części regionu. W kwestii Rail Baltica liczymy na aplikację w ramach instrumentu finansowego „Łącząc Europę".

Kolejny problem to modernizacja odcinków linii kolejowych w ramach połączenia Toruń-Iława-Olsztyn-Korsze-Ełk objętego projektem sieci kompleksowej TEN-T, czyli linie kolejowe 353 i 38 ;

– poprawa kolejowego powiązania komunikacyjnego stolicy województwa ze stolicą Polski poprzez modernizację linii kolejowej nr 216 na odcinku Olsztyn-Działdowo, integrującą stolicę województwa z korytarzem linii E65 Gdynia-Warszawa;

– skomunikowania lotniska regionalnego w Szymanach ze wschodnią częścią województwa poprzez modernizację linii kolejowej na odcinku Szczytno-Pisz-Ełk;

– modernizacja linii kolejowej Braniewo-Olsztyn. To ważna inwestycja z uwagi na rozwijającą się współpracę z obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.

Szanowni państwo. Kluczowa z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego Warmii i Mazur jest realizacja projektu budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną. Obecnie projekt jest poddany procedurze prognozy oceny oddziaływania na środowisko. Budowa tego kanału jest strategiczna z punktu widzenia kraju, gdyż umożliwi połączenie portu morskiego w Elblągu bezpośrednio z Morzem Bałtyckim, zaktywizuje porty we Fromborku i Tolkmicku oraz obszary nadzalewowe pod względem społecznym i gospodarczym. Kanał jest również ważny z punktu widzenia polskiego interesu politycznego; uniezależnienia tych obszarów od decyzji politycznych i relacji polsko-rosyjskich w kwestii nieograniczonego dostępu do morza.

Z wyjątkową starannością projekt jest przygotowywany przez Urząd Morski w Gdyni. Mamy nadzieję, że projekt trafi na listę projektów nowego krajowego programu operacyj-

nego, finansowanego ze środków unijnych, następcy obecnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Szanowni państwo. W zakresie infrastruktury energetycznej Warmia i Mazury to region o najniższych parametrach technicznych, należący do najbardziej niedoinwestowanych, o ujemnym bilansie energetycznym. Na terenie województwa wytwarzane jest zaledwie 0,2% krajowej energii elektrycznej, co daje ostatnie miejsce w kraju. Tymczasem pod względem zużycia energii elektrycznej jesteśmy na 11 miejscu w kraju. Daje to regionowi ujemny bilans. Jesteśmy jedynym w kraju regionem z takim wynikiem. Niewystarczająca jest także sieć rozdzielcza i dystrybucyjna, natomiast potrzeby ogromne. Mamy nadzieję, że most energetyczny Polska-Litwa, jako inwestycja sztandarowa, będzie początkiem procesu inwestycyjnego związanego z rozwojem sieci energetycznych.

Jeśli chodzi o zaopatrzenie w gaz, to wschodnia część województwa szczególnie oczekuje na wybudowanie sieci gazowej. Warto zauważyć, że większość naszego regionu zagrożona jest zjawiskiem utraty stabilności napięciowej.

Wyzwania w obszarze sieci energetycznych i przesyłu gazu, to przede wszystkim bezpieczeństwo energetyczne, poprawa pewności zasilania odbiorców w dostawę energii elektrycznej w województwie, szczególnie w jego części wschodniej i północno-zachodniej. Jak już powiedziałem, liczymy, że już podjęte decyzje o gigantycznych inwestycjach energetycznych spowodują wygenerowanie znacznych środków finansowych na inwestycje w zakresie energii elektrycznej. Najpilniejsze inwestycje tylko w sieci dystrybucyjne średniego i niskiego napięcia do 110 kV wymagają około 250 mln zł.

Kolejne wyzwania to rozwój odnawialnych źródeł energii na bazie biomasy i energetyki wiatrowej w formie rozproszonej. Widzimy specjalizację regionu jeśli chodzi o wytwarzanie energii ze źródeł odnawialnych, poprzez budowę niskich instalacji nie kolidujących z krajobrazem. Szczególnie wschodnia część województwa potrzebuje wybudowania sieci gazowej. Wydatki na energetykę w województwie warmińsko-mazurskim tylko w ramach przyszłego Regionalnego Programu Operacyjnego w latach 2014-2020 szacowane są na poziomie blisko 550 mln zł.

Szanowni państwo. Chciałbym pochwalić się, iż w najbliższy piątek podpisujemy umowę na zaprojektowanie, wybudowanie i zarządzanie siecią szerokopasmową w województwie warmińsko-mazurskim. Kilka lat dochodziliśmy do finału tej inwestycji. Wkrótce w ciągu dwóch lat wybudujemy infostradę. To taka informatyczna autostrada o długości ponad 2200 kilometrów światłowodów wykonana za ponad 330 milionów złotych. To ona da nam rzeczywiście nową jakość w obszarze informatycznym, dzięki niej będziemy na poziomie Europy Zachodniej. Znacznie dłużej musimy pokonywać tradycyjne wykluczenie komunikacyjne – drogowe, kolejowe i lotnicze.

Na zakończenie, dziękując za możliwość prezentacji, chciałbym przypomnieć, że jeszcze niedawno podczas negocjacji nowego kształtu budżetu unijnego, polskiemu rządowi udało się zbudować w Brukseli koalicję przyjaciół polityki spójności. Piętnaście krajów unijnych podzielało tę filozofię i ten tok myślenia. Również pozostali członkowie Unii Europejskiej zgodzili się, że nadal jeszcze warto wspierać wyrównywania różnic w Europie. Gratulujemy ciesząc się z sukcesu negocjacyjnego polskiego rządu. Ale liczymy, że słowa, które padały w Brukseli, znajdą praktyczną weryfikację w realizacji polityki spójności w kraju poprzez zauważanie również potrzeb infrastrukturalnych Warmii i Mazur.

Z nadzieją, że członkowie Komisji Infrastruktury Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej znajdą się wśród przyjaciół polityki spójności, dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Przepraszam, ale musimy się jeszcze nauczyć posługiwać sprzętem nagłaśniającym naszą debatę. Mam nadzieję, że jakoś nam to pójdzie.

Bardzo dziękuję za zaproszenie, które otrzymaliśmy od państwa, w szczególności od marszałka województwa warmińsko-mazurskiego, i za inicjatywę posłów z tego regionu.

Może po kolei. Jak sama nazwa wskazuje, jest to posiedzenie Komisji Infrastruktury więc pozwolicie państwo, że już na siedząco będziemy toczyć dysputy w dalszej części spotkania.

W imieniu wszystkich posłów Komisji Infrastruktury, których przedstawię, dziękuję za to, że możemy rozmawiać o problemach, które przedstawił pan marszałek. Jest z nami pan poseł Andrzej Adamczyk, zastępca przewodniczącego Komisji Infrastruktury. Obecny jest gospodarz i jeden z inicjatorów dzisiejszego spotkania, pan poseł Jerzy Szmit. Pan poseł w Komisji Infrastruktury jest przewodniczącym podkomisji stałej, która zajmuje się szeroko pojętymi problemami drogownictwa. W posiedzeniu uczestniczy również pan poseł Jerzy Polaczek, pan poseł Andrzej Materna i pan poseł Bartłomiej Bodio, który w Komisji Infrastruktury jest szefem podkomisji stałej zajmującej się problematyką lotnictwa, o której również dzisiaj będziemy rozmawiać. Komisja Infrastruktury ma pięć podkomisji stałych, z których dwóch przewodniczących podkomisji jest obecnych na dzisiejszym spotkaniu.

Bardzo się cieszę, że są dzisiaj z nami również posłowie z tego terenu, którzy wielokrotnie na różnych forach i przy różnych okazjach upominają się o kwestie dotyczące rozwoju Olsztyna i całego regionu. Witam panią poseł Lidię Staroń oraz panią poseł Iwonę Arendt. Bardzo się cieszymy z obecności innych posłów – pana posła Tadeusza Iwińskiego, pana posła Andrzeja Orzechowskiego, pana posła Zbigniewa Babalskiego, pana posła Pawła Papke, pana posła Piotra Cieślińskiego i pana posła Wojciecha Pękalskiego.

Bardzo chętnie przedstawiam państwu parlamentarzystów, ponieważ ich obecność świadczy o tym, że temat jest bardzo ważny i dla państwa istotny. Również cieszymy się z obecności gospodarzy, którzy przyjęli nas w tym pięknym budynku, czyli pana marszałka Jarosława Słomy. Wiemy, że marszałek województwa warmińsko-mazurskiego, pan Jacek Protas, jest z wizytą w Kazachstanie, ale, jak pokazała prezentacja, pan marszałek Jarosław Słoma w doskonały sposób przedstawił wszystkie problemy dotyczące rozwoju i dostępności komunikacyjnej Warmii i Mazur; witamy bardzo serdecznie. Witamy przewodniczącego Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego, pana Juliana Osieckiego. Jest z nami przewodniczący Komisji Strategii Rozwoju Województwa Warmińsko-Mazurskiego, pan Wojciech Szadziewicz. Jest też obecny członek Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego, pan Witold Wróblewski. Obecni są radni i członkowie licznych komisji Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Jest wicewojewoda warmińsko-mazurski, pan Jan Maścianica, oraz prezydent Olsztyna, pan Piotr Grzymowicz. Są panie i panowie wójtowie, burmistrzowie oraz inni przedstawiciele samorządów. Jesteśmy bardzo wdzięczni za to, że w takim gronie będziemy mogli dzisiaj rozmawiać o problemach regionu.

Pan marszałek Słoma w swoim wystąpieniu poruszył całość zagadnienia, i dobrze, bo jak jesteśmy w terenie czy przy innych okazjach, często spotykamy się z sytuacją, że poruszamy temat dotyczący nie całości spraw związanych z dostępnością komunikacyjną jakiegoś regionu, tylko jakiegoś odcinka drogi krajowej, obwodnicy, drogi ekspresowej czy autostrady. Tymczasem żeby mówić o właściwym rozwoju regionu, trzeba mówić właśnie o dostępności komunikacyjnej, trzeba mówić o relacjach dotyczących wszystkich gałęzi transportu. To jest właściwy poziom dyskusji. Mamy bowiem wtedy pojęcie o tym, co determinuje rozwój województwa i co z kolei powoduje, że niestety region czy województwo, ze względu na brak całościowej koncepcji, nie rozwija się najlepiej.

Prosiłbym też państwa, aby w swoich wystąpieniach ocenić obecną sytuację regionu. Kończymy jedną europejską perspektywę finansową, kończymy coś w czym uczestniczyło także województwo warmińsko-mazurskie, czyli w pierwszym etapie Programu Rozwoju Polski Wschodniej. To jest moment, w którym warto pokusić się o krótkie analizy. Jak państwo wiecie, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego na tym etapie jeszcze nie dopowiedziało do końca, że nowa perspektywa będzie się rozwijać w taki a nie inny sposób. Warto więc o tym mówić, bo jesteśmy w stanie wiele spraw przenosić na poziom nie tylko naszej Komisji, ale w relacjach między Komisją a poszczególnymi resortami.

Ustaliliśmy w programie dzisiejszego spotkania, że w kolejności przedstawią swoje prezentacje przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, jak również przedstawiciele regionu na temat lotniska w Szy-

manach. Uszczegółowią nam problematykę podniesioną przez pana marszałka Słomę. Wystąpienie pana marszałka było świetne, ale należałoby jeszcze dodać kilka elementów. Zaczęlibyśmy od spraw związanych z aktualnymi problemami realizacji i perspektywami rozwoju infrastruktury drogowej. Wiem, że na sali są obecni pani Katarzyna Wiktorowicz, pan Stanisław Dąbrowski, jak również pan Marcin Nowacki z centrali Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Poprosiłbym przedstawiciela Generalnej Dyrekcji o krótkie wystąpienie. Proszę bardzo.

Dyrektor Oddziału Olsztyńskiego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Mirosław Nicewicz:

Szanowni państwo. Panie i panowie posłowie, panowie przewodniczący, panie Marszałku, panie Wojewodo. Zgodnie z sugestią pana przewodniczącego, przygotowałem syntetyczną informację w pewnym sensie podsumowującą mijającą perspektywę. Ponieważ część państwa jest spoza województwa, przedstawię syntetyczne informacje dotyczące tego czym zajmuje się oddział Generalnej Dyrekcji w Olsztynie. Oddział jest jednym z szesnastu terenowych oddziałów w Generalnej Dyrekcji i zajmuje się działaniami na sieci dróg krajowych powierzonych przez rząd polski. Działania ograniczone są granicami województwa warmińsko-mazurskiego.

Łączna sieć dróg krajowych na terenie województwa to jest nieco ponad 1300 kilometrów, na których znajdują się 224 obiekty mostowe. Dróg przybywa, bo w mijającej perspektywie powstało trochę dróg ekspresowych i one zmieniają statystykę. Zarządzamy siecią dróg poprzez 7 rejonów pełniących na swoim terenie podstawowe zadania Oddziału, głównie w zakresie zarządzania i utrzymania dróg krajowych. Siedziby rejonów rozmieszczone są mniej więcej równomiernie na terenie całego województwa i znajdują się w Elblągu, Ełku, Giżycku, Lidzbarku Warmińskim, Olsztynie, Ostródzie i Szczytnie. Na prezentowanej państwu mapie pokazujemy jak przedstawia się sieć drogowa województwa warmińsko-mazurskiego. Akurat na tej mapie nie pokazujemy kategorii dróg; one są jednakowo oznaczone. Natomiast może przypomnę podstawowe ciągi komunikacyjne.

Należy do nich droga ekspresowa S7 biegnąca z Gdańska poprzez Ostródę do Napierek, to jest do granic województwa, zmodernizowana w ostatnich latach droga S22 Elbląg-Grzechotki o długości 50,6 km. W standardzie drogi ekspresowej w rozporządzeniu Rady Ministrów znajduje się również droga ekspresowa S51 między Olsztynem a Olsztynkiem i w przyszłości droga S61, czyli wspomniana dzisiaj Via Baltica. Pozostałe drogi mają status dróg krajowych, dróg głównych ruchu przyspieszonego lub nawet nie spełniających tej klasy czyli dróg głównych.

Jeśli chodzi o zadania zrealizowane w latach 2007-2012, to w okresie tym wykonaliśmy 206 kilometrów nowych dróg, w tym 131,7 km dróg ekspresowych. Na ten wynik składa się wspomniana już droga ekspresowa S22 Elbląg-Grzechotki oraz trzy istotne fragmenty drogi S7. Łączna wartość robót, także innych poza drogami ekspresowymi – 4,7 mld zł, a łączne dofinansowanie wyniosło – 3,6 mld zł w dużym stopniu już zrefundowane przez Komisję Europejską.

Na kolejnym slajdzie widzicie państwo poszczególne zrealizowane odcinki dróg ekspresowych. Są to przede wszystkim drogi:

– S22 Elbląg-Grzechotki o długości 50,6 km; wartość robót – 424,7 mln zł;

– S7 Elbląg-Pasłek; długość 13,7 km, wartość robót – 662,1 mln zł;

– S7 Pasłęk-Miłomłyn; długość 36,5 km, wartość robót – 1 059,9 mln zł;

– S7 Olsztynek-Nidzica wraz z obwodnicą Olsztynka S51 o długości 31,3 km; wartość robót – 1 185,6 mln zł.

Może budzić pewne zdziwienie dysproporcja kosztów. Droga ekspresowa S22 była realizowana do parametrów drogi ekspresowej, ale w układzie jednojezdniowej, wobec tego jej koszty są relatywnie niższe. Ponadto, droga ta była realizowana w innym okresie, kiedy wartość robót była odmienna. Na kolejnym slajdzie pokazujemy państwu przykładowe odcinki wykonanych dróg. Widzimy między innymi fragment S22 w Grzechotkach, który akurat ma charakter dwujezdniowy, natomiast pozostałe fragmenty tej drogi mają układ jednojezdniowy.

Zamysł budowy dróg ekspresowych, od projektowania do realizacji, dotyczył układu docelowego czyli dwujezdniowego. Na drodze S7 także w układzie perspektywicznym obejmującym potencjalną przebudowę do układu po trzy pasy ruchu w każdą stronę, czyli z szerokim pasem rozdziału ruchu, co widać na zdjęciu.

W latach 2007-2012 zrealizowane zostały także inne drogi krajowe poza ekspresowymi o łącznej długości ponad 74 kilometry o wartości robót 1,3 mld zł. Główne koszty poniesione przez Oddział Generalnej Dyrekcji dotyczyły trzech obwodnic i kilku fragmentów drogi S16, drogi nr 51 i także innych fragmentów dróg w nieco mniejszym zakresie. Wykonana i jest już eksploatowana obwodnica Gołdapi o długości 5,6 km. Jeśli chodzi o zachodnią obwodnicę Mrągowa o długości 6,5 km oraz obwodnicę Ełku o długości 4,8 km, to zostały już także zrefundowane; były one realizowane ze środków Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej. Natomiast obwodnica Gołdapi była finansowana ze środków krajowych. Na kolejnych slajdach widzicie państwo zdjęcia z realizacji wymienionych przed chwilą.

Kolejne zadania drogowe były realizowane oczywiście w takim zakresie, na jaki pozwalał budżet. Zadania te były skoncentrowane na drodze nr 16 między Barczewem a Biskupcem. Powstał ciekawy bezkolizyjny układ jednojezdniowy, z rezerwą terenu pod przyszłą jezdnię do docelowego układu dwujezdniowego. Mamy nadzieję, że rezerwa zostanie wykorzystana wtedy, kiedy znajdą się środki na jej sfinansowanie.

Ponadto, w trakcie budowy znajduje się 15,8 kilometrów dróg krajowych o wartości robót niespełna 260 mln zł. Pokazana na slajdzie wielkość dofinansowania z Unii Europejskiej ma większą wartość i obejmuje także zadania już zakończone, znajdujące się jeszcze w trakcie rozliczania. Bardziej szczegółowo pokazujemy zadanie będące w trakcie realizacji na drodze nr 16 Biskupiec-Borki Wielkie. Co ciekawe, realizowany jest od razu układ docelowy czyli dwujezdniowy. Pokazujemy też podstawowe informacje dotyczące tej inwestycji drogowej. Jak widać, zaawansowanie rzeczowe wynosi ponad 90%, natomiast finansowe ponad 80%. Są to dane z końca marca tego roku.

Problemy związane z realizacją odcinka drogi nr 16 są większości z państwa znane, dlatego może nie będę zanudzał szczegółami. W tej chwili wygląda na to, że budowa będzie miała nareszcie szczęśliwy finał w postaci zakończenia realizacji w najbliższej perspektywie. Na kolejnym slajdzie pokazujemy państwu inne zadanie drogowe będące w trakcie realizacji. Jest wśród nich obwodnica Olecka, która co prawda została dopuszczona do ruchu, ale jednak warunkowo. Nie chcieliśmy, aby w zasadzie gotowa droga sprawiała wrażenie realizacji, która czeka nie wiadomo na co, a może być użytkowana. Nasze zastrzeżenia dotyczą jakości, głównie otoczenia drogi. Z ostateczną decyzją o odbiorze drogi czekamy aż wykonawca poprawi pewne fragmenty prac w okresie wiosennym. Wtedy bezwarunkowo droga będzie mogła być eksploatowana, co jednak związane jest z dobrą pogodą. Według deklaracji wykonawcy będzie to w końcu kwietnia tego roku.

Obwodnica Olecka jest trzecią i ostatnią realizowaną przez olsztyński oddział Generalnej Dyrekcji ze środków Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej. Obwodnica wyczerpuje środki przyznane na obwodnice z tego programu na rozwój regionu.

Na slajdzie widzicie państwo, jak wspomniane zadania drogowe przedstawiają się na mapie województwa. Widać na niej wyraźnie zrealizowane już w standardzie drogi ekspresowej odcinki drogi S22 oraz wymienione przeze mnie zrealizowane fragmenty drogi S7. Brakuje odcinków, których realizacja została wstrzymana na skutek kryzysu. Do ich realizacji jesteśmy jako Generalna Dyrekcja w stu procentach gotowi. Na slajdzie zaznaczone są także drogi wymienione przed chwilą, a także drogi znajdujące się w zapowiedziach na kolejne lata. Chodzi o drogę S61. Oddział olsztyński Generalnej Dyrekcji przygotowuje obecnie wniosek o decyzję środowiskową.

Linią przerywaną zaznaczyliśmy także drogę S7 w kierunku Warszawy od granicy województwa do Płońska. Nasz oddział też się zajmuje tym odcinkiem w aspekcie przygotowania inwestycji, a w przyszłości również realizacji.

Z większych zadań poza bieżącymi, jest obecnie realizowane dość ciekawe i w pewnym sensie zadanie pilotażowe; takiego zadania jeszcze nie było w ramach Programu Współpracy Transgranicznej Litwa – Polska – Rosja 2007-2013 . Jest to zadanie największe w sensie kosztów; chodzi o około 10 mln euro. Tym zadaniem jest przebudowa drogi

krajowej nr 65 na odcinku Gołdap-Kowale Oleckie o długości ponad 15,5 kilometrów. Oddział jest obecnie w trakcie postępowania przetargowego na wyłonienie wykonawcy. Inwestycja ma bardzo wysoki poziom dofinansowania. W związku z tym, że wszystkie prace przygotowawcze związane z tym przedsięwzięciem są daleko zawansowane przewidujemy, że być może jeszcze w kwietniu lub w początku maja możliwe będzie podpisanie umowy na dofinansowanie; wniosek przeszedł już pozytywną weryfikację Komisji Europejskiej. Odcinek ten planowany jest do oddania do końca sierpnia przyszłego roku.

Panie przewodniczący. Pokrótce wybiegnę trochę do przodu pokazując zadania, które już są przygotowane przez olsztyński oddział Generalnej Dyrekcji i w stu procentach gotowe do realizacji. Koncentrują się one głównie na drodze S7. Chodzi o spięcie brakujących ogniw na tej drodze ekspresowej i stworzenie jednolitej sieci połączeń drogowych. Takim zadaniem w pełni przygotowanym do realizacji jest odcinek drogi S7 o długości 47,7 km Miłomłyn-Olsztynek. Przewidziany okres realizacji – lata 2014-2016. Jak widać na slajdzie, zadanie podzielono na trzy odcinki realizacyjne:

A – Miłomłyn-Ostróda Północ o długości 9,2 km;

B – Ostróda Północ-Ostróda Południe wraz z obwodnicą Ostródy w ciągu drogi krajowej nr 16 o długości 18,4 km (na drodze S7 – 9,7 km i na drodze nr 16 – 8,7 km);

C – Ostróda Południe-Olsztynek Zachód o długości 20,1 km. Realizacja tego odcinka planowana jest w dwóch pododcinkach – Ostróda Południe-Rychnowo o długości 8,8 km i Rychnowo-Olsztynek Zachód o długości 11,3 km.

Jak widać z informacji umieszczonej na slajdzie, mamy gotowy projekt budowlany, a wniosek ZRID, oprócz obwodnicy Ostródy w ciągu drogi krajowej nr 16, został złożony w końcu marca br. Ponieważ upłynęło trochę czasu od momentu weryfikacji rządowego programu budowy dróg krajowych, należy zaktualizować pewne elementy przygotowanej wcześniej dokumentacji. Głównie chodzi o uzgodnienia. Ponieważ jednak od czasu przygotowania dokumentacji technika i technologia poszły do przodu, uznaliśmy, że warto pewne elementy zoptymalizować, biorąc także pod uwagę nasze własne doświadczenia.

Drugim zadaniem, do którego jesteśmy przygotowani w stu procentach, to odcinek drogi ekspresowej S7 Nidzica – Napierki o długości prawie 23 kilometrów. Planowany okres realizacji to lata 2014-2016. Na to zadanie mamy gotowy projekt budowlany oraz ZRID. Jego realizacja przewidywana jest także w dwóch pododcinkach: Nidzica Północ-Nidzica Południe o długości 9,1 km oraz Nidzica Południe – Napierki o długości 13,6 km.

Przygotowany jest także do realizacji odcinek drogi ekspresowej S51 Olsztyn – Olsztynek o długości 13,3 km. Będziemy zlecać aktualizację i optymalizację projektu budowlanego. Mamy też decyzję środowiskową, która jednak ważna jest do 10 sierpnia 2013 roku. I ten odcinek został zaplanowany do realizacji w trzech latach.

Kolejnym, ale znaczącym pod względem kosztów, zadaniem przygotowanym przez olsztyński oddział Generalnej Dyrekcji, jest ponad 71-kilometrowy odcinek drogi ekspresowej S7 Napierki – Płońsk. Obecnie wyłoniony jest wykonawca koncepcji programowej. Dopiero w oparciu o tę koncepcję, którą wykonawca jest zobowiązany dostarczyć mniej więcej do połowy przyszłego roku, przewidujemy realizację inwestycji w systemie „Projektuj i buduj".

Jak państwo możecie się zorientować z kolejnego slajdu zawierającego dodatkowe informacje o prezentowanym zadaniu inwestycyjnym na drodze ekspresowej S7, realizacja nie zawsze przebiega gładko, bez zakłóceń. Często mamy do czynienia z protestami i odwołaniami od prawomocnych decyzji. W przypadku budowy odcinka Napierki – Płońsk decyzja o uwarunkowaniach środowiskowych i zgoda na realizację przedsięwzięcia została wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska jeszcze w końcu sierpnia 2011 roku. Od tej decyzji wpłynęły odwołania, po czym ten sam Generalny Dyrektor w kwietniu 2012 roku utrzymał swoją decyzję środowiskową. Z kolei na tę decyzję Stowarzyszenie „Bezpieczna siódemka" złożyło skargę do Naczelnego Sądu Administracyjnego. Akurat to nie opóźnia naszych prac, bo możemy kontynuować prace projektowe.

Kolejny slajd bardziej szczegółowo opisuje planowaną realizację odcinka drogi ekspresowej S7 Napierki – Płońsk. Również to zadanie zostało podzielone na cztery odcinki realizacyjne, a mianowicie Napierki – Mława o długości 14 km, Mława-Strzegowo

o długości 21,5 km, Strzegowo-Pieńki o długości 22 km oraz Pieńki-Płońsk o długości 13,75 km. Z doświadczenia wiemy, że łatwiej jest zrealizować krótsze odcinki dróg ekspresowych, poza tym łatwiej jest też się mobilizować wykonawcy, także łatwiej jest uzyskiwać gwarancje bankowe. Zastanawiamy się nad tym, czy odcinki ponad dwudziestokilometrowe nie podzielić na jeszcze mniejsze, żeby był łatwiejszy dostęp do przetargów i do rynku. Tak działamy w Generalnej Dyrekcji.

Pokazujemy państwu także inne zadania, w zasadzie gotowe do realizacji, i planowany pierwotnie potencjalnie możliwy czas ich wykonania. Obecnie nie ma jeszcze tak sprecyzowanych planów, które by uprawniały mnie do tego, żeby w sposób zdecydowany deklarować jakiekolwiek terminy. To jest jedynie potencjalnie możliwy czas realizacji wymienionych odcinków dróg ekspresowych.

Jak już wspomniałem, w przygotowaniu znajduje się droga ekspresowa S61 Szczuczyn-Szkocja o długości 64 lub 67 kilometrów; nie zostało to jeszcze rozstrzygnięte. Droga w całości przebiegać przez teren województwa warmińsko-mazurskiego. Obecnie kończymy prace studialne. Powinny one zakończyć się uzyskaniem decyzji środowiskowej. Mamy nadzieję, że nastąpi to być może jeszcze w końcu tego roku, albo na początku przyszłego. W połowie 2013 roku koniecznie chcemy złożymy wniosek o decyzję środowiskową. Potencjalny czas realizacji to najbliższe trzy lata, a więc mieścimy się w założeniach do roku 2020.

Pozostałe przygotowane przez nasz oddział zadanie drogowe to południowa obwodnica Olsztyna o długości 28 kilometrów. Mamy gotowy projekt budowlany, złożyliśmy także wniosek o ZRID. Przygotowujemy również zadania inwestycyjne związane głównie z drogą nr 16. Jednym z takich zadań jest budowa drugiej jezdni na odcinku drogi nr 16 Olsztyn-Biskupiec o długości 25,5 km. Złożony został wniosek o decyzję środowiskową, wykonywana jest także ponowna analiza akustyczna, która powinna uzupełnić wniosek o wspomniane decyzje. Ponownej oceny środowiskowej oczekujemy dla drogi nr 15/16 Samborowo – Ornowo o długości 9,9 km. I w tym przypadku złożyliśmy wniosek o ZRID.

Prowadzone są również prace studialne na odcinek drogi nr 16 o długości 18,5 km Borki Wielkie – Mrągowo. Jak one wyglądają obecnie, będziecie państwo mieli okazję sami się przekonać jutro jadąc z Olsztyna do Mrągowa. Podobnie prace studialne prowadzone są na najdłuższy, bo blisko 85-kilometrowy odcinek drogi nr 16 Mrągowo – Orzysz – Ełk. Planujemy, że na koniec tego roku powinniśmy uzyskać decyzję o uwarunkowaniach środowiskowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo dziękujemy. Po poprzedniej prezentacji były brawa, poproszę o nie również po tej prezentacji drogowej (*brawa*).

Od Generalnej Dyrekcji bardzo dużo zależy. Pracownicy oddziału olsztyńskiego wykonują swoją robotę w miarę swoich możliwości, za co możemy im podziękować. Pan poseł Szmit prosił o głos; proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie marszałku, panie wojewodo, wszyscy szanowni państwo. Przede wszystkim chciałbym podziękować członkom Komisji, podziękować panu przewodniczącemu, podziękować członkom prezydium Komisji za decyzję, że dzisiaj i jutro będziemy na Warmii i Mazurach, że będziemy w Olsztynie. To nie jest taka zwyczajna rzecz i Komisja nie odbywa tak wielu posiedzeń wyjazdowych . Chciałbym mocno podkreślić, że jest duże zrozumienie Komisji dla spraw Warmii i Mazur i Polski Wschodniej. Kiedy przy różnych dyskusjach wypływają nasze problemy, zawsze spotykają się ze zrozumieniem.

Szanowni państwo. Abyśmy mogli dzisiaj dobrze i owocnie pracować, byłoby dobrze, żebyśmy w Warszawie na posiedzeniu Komisji, może w mniejszym składzie, podsumowali dzisiejszy i jutrzejszy nasz pobyt na Warmii i Mazurach. Podsumowanie powinno zakończyć się dezyderatem czyli wystąpieniem do rządu w sprawach o których dzisiaj i jutro będziemy mówić. Będzie to oficjalny dokument Komisji. Dezyderat rzeczywiście ma duże znaczenie, bo rząd musi się do tego odnieść, musi zająć stanowisko. Pozwoli to nam podtrzymać zainteresowanie sprawami Warmii i Mazur na najwyższym, rządowym szczeblu. To rząd bowiem podejmuje decyzje w sprawach takiego czy innego finan-

sowania inwestycji. Dlatego szkoda, że na dzisiejszym posiedzeniu Komisji nie ma żadnego przedstawiciela rządu, ale widocznie mają inne, ważniejsze sprawy.

Szanowni państwo. Jeszcze raz dziękuję panu przewodniczącemu, całej Komisji i wszystkim koleżankom i kolegom, że przyjechali dzisiaj do Olsztyna.

Pan przewodniczący Zbigniew Rynasiewicz jest z Podkarpacia, pan wiceprzewodniczący Andrzej Adamczyk – z Małopolski, pan Jerzy Polaczek – ze Śląska, pan Jerzy Materna – z Lubuskiego i pan Bartłomiej Bodio – z Warszawy. To są ludzie z całej Polski i dzięki temu ich spojrzenie na Warmię i Mazury na pewno będzie bogatsze. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Poprosimy teraz o prezentację przedstawicieli spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Pełnomocnik zarządu spółki, pan Piotr Malepszak. Proszę bardzo.

Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe SA w Olsztynie Ireneusz Marchel:

Dzień dobry państwu. Ireneusz Marchel, dyrektor Zakładu Linii Kolejowych PKP PLK w Olsztynie. Na sali obecny jest również pan Piotr Malepszak. Chciałbym przedstawić krótko stan infrastruktury kolejowej na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

Linie kolejowe znajdujące się na terenie województwa stanowią zaledwie 6% linii kolejowych kraju. Infrastruktura kolejowa jest proporcjonalnie powyżej średniej krajowej, ale gęstość zaludnienia jest także poniżej średniej krajowej. Pod zarządem Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie znajduje się ponad 1400 kilometrów linii kolejowych i prawie 1700 kilometrów torów, w tym 631 kilometrów linii o znaczeniu państwowym. Teren działania Zakładu obejmuje całe województwo warmińsko- mazurskie plus część województwa mazowieckiego, bo sięgamy do Nasielska.

Obecnie eksploatowanych jest blisko 1309 kilometrów linii i prawie 1678 kilometrów torów, co oznacza, że część linii jest wyłączona z eksploatacji; na terenie działania Zakładu linii nieeksploatowanych, zamkniętych i o zawieszonym ruchu, jest prawie 92 kilometry. Pokazujemy to państwu na następnych slajdach. Zelektryfikowanych linii kolejowych mamy 577 kilometrów, co stanowi ok. 40% linii w województwie.

Linie o znaczeniu państwowym, to przede wszystkim linia Warszawa-Gdańsk, linia Poznań-Skandawa na odcinku od granicy województwa do Skandawy, linia 38 na odcinku Korsze-Ełk do granicy województw w stronę Białegostoku, linia Olsztyn-Szczytno i odcinek linii 204 od Malborka do Braniewa i granicy państwa, kawałek linii do Marcinkowa oraz linia Orzysz-Ełk. Linie zelektryfikowane, jak widać na pokazanej mapie, z reguły znajdują się w zachodniej części województwa. Są to linie Warszawa-Gdańsk, Olsztyn-Działdowo, Olsztyn-Elbląg i kawałek linii od Elbląga w stronę Białegostoku.

Na osobnej mapie widzicie państwo linie oznaczone jako nie eksploatowane i przeznaczone do likwidacji. Dlatego mówię o likwidowanych linia, bo praktycznie one już nie istnieją. Mamy np. takie linie, jak linia Czerwonka-Lidzbark Warmiński; tej linii już nie ma. Odcinki tych linii od wielu lat są nie eksploatowane lub jest decyzja o ich likwidacji. Jak widzimy na slajdzie, stan tych linii jest zróżnicowany ze względu na przeważający ruch pociągów.

Kursowanie pociągów. Kolorami mamy zaznaczone pociągu jeżdżące po liniach kolejowych; kolorem czerwonym pociągi pasażerskie, a kolorem zielonym pociągi towarowe. W zdecydowanej większości linii to się pokrywa, jedynie na odcinkach Czerwonka – Biskupiec – Mrągowo – Orzysz – Ełk, jeżdżą tylko pociągi towarowe, a w zasadzie tylko od Czerwonki do Mrągowa, bo od Mrągowa do Orzysza obecnie pociągi nie kursują.

Nie wiem czy to jest widoczne, ale na kolejnym slajdzie pokazujemy ilość pociągów na liniach eksploatowanych. Oczywiście, mamy trochę gorszy wynik na linii Warszawa-Gdańsk, gdzie przed rozpoczęciem modernizacji linii pociągów było ponad 70, a obecnie jest 45. Ale to wynika z ograniczenia ruchu ze względu na prowadzone prace modernizacyjne. Natomiast na drugiej dla nas ważnej linii Poznań-Skandawa, na docinku Iława-Olsztyn mamy 26 pociągów pasażerskich i 11 towarowych. Chodzi o ilość pociągów w ciągu doby. Natomiast są odcinki, po których na dobę przejeżdża jeden lub dwa pociągi. Do takich odcinków należy miedzy innymi wspomniany odcinek linii Czerwonka- Bisku-

piec- Mrągowo gdzie średnio na dobę kursuje jeden pociąg towarowy. Linie te, niestety, dochodu nam nie przynoszą.

Maksymalne prędkości. Statystyka zdecydowanie się zmienia w stosunku do lat poprzednich; jest to rezultat prowadzonych prac modernizacyjnych linii Warszawa-Gdańsk. Jak widać na slajdzie, na odcinku do Ciechanowa jedziemy z prędkością 160 km/godz., dalej na małym odcinku koło Działdowa nadal utrzymujemy tę prędkość. Natomiast w przeciwieństwie do dróg, a właściwie do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, na odcinku Warszawa-Gdańsk już w tej perspektywie unijnej będziemy mieli zmodernizowaną całą linię kolejową z Warszawy do Gdańska. Mówię o tej perspektywie, a więc do końca roku 2014 stan techniczny torów pozwoli na jazdę z prędkością 160 km/godz.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ile wtedy będzie się jechało pociągiem z Warszawy do Olsztyna?

Dyrektor w PKP PLK SA Ireneusz Marchel:

Zakładamy, że z Warszawy do Olsztyna będziemy jechali poniżej dwóch i pół godziny.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Poniżej, to znaczy ile?

Dyrektor w PKP PLK SA Ireneusz Marchel:

Poniżej, bo odcinek Działdowo-Olsztyn wymaga jeszcze dalszego remontu, na czym można będzie uzyskać jeszcze kilkanaście minut. Na slajdzie pokazujemy jak prędkości będą się rozkładać na całym odcinku linii. Wielkość 160 km/godz. znacznie wzrośnie na odcinkach będących w gestii naszego zakładu po zakończeniu modernizacji linii. Natomiast ograniczenia prędkości występują na długości ponad 115 kilometrów . Są to linie miejscowego znaczenia. Natomiast na długości ponad 42 kilometrów są wprowadzone stałe ograniczenia prędkości pociągów ze względu na zły stan techniczny nawierzchni torów i obiektów inżynieryjnych. Na ogół są to linie po których albo nie odbywa się ruch pociągów, albo są eksploatowane w minimalnym stopniu. W najgorszym stanie technicznym jest linia 041 Olecko- Gołdap. Jeżeli w ogóle miałaby być w przyszłości eksploatowana, musiałaby być poddana kompleksowej naprawie. Ograniczony zakres ruchu odbywa się na linii 038 na odcinaku Korsze-Bartoszyce. Także w złym stanie technicznym jest odcinek linii 219 Pisz-Ełk. Dzięki współpracy z samorządami jeszcze jeździmy po tym odcinku linii kolejowej. Decyzja wstępna o wyłączenie z eksploatacji była podjęta już w 2006 roku, ale linia została wspólnie wyremontowana i dzięki temu jeszcze jest eksploatowana. Jeżeli jednak nie przeprowadzi się kompleksowej modernizacji, to również po tej linii dłużej nie pojeździmy. Złym stanie technicznym są ponadto linie 223 na odcinku Czerwonka-Biskupiec i na dalszym docinku do Orzysza

Na kolejne mapie pokazujemy stan techniczny linii na których występują miejscowe ograniczenia w ruchu pociągów; oznaczyliśmy je kolorem zielonym. Obrazowo wygląda to przyzwoicie, natomiast wiele odcinków linii wymaga naprawy.

Modernizacja linii; roboty już wykonane i będące w trakcie realizacji. Na slajdzie pokazujemy modernizacje wykonane w ciągu ostatnich lat. Należy do nich modernizacja kompleksowa w rejonie Braniewa przeprowadzona w latach 2008-2011. Została wyremontowana stacja kolejowa Braniewo, nastąpiła także przebudowa układu torowego, co zdecydowanie poprawiło przepustowość przejścia granicznego. Również w listopadzie ubiegłym roku została zakończona modernizacja odcinka Orzysz-Ełk. Ponadto, jesteśmy w trakcie, a w zasadzie już na ukończeniu, modernizacji, w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia-Mazury, linii kolejowej Olsztyn-Szczytno-Szymany, wraz z dojazdem do lotniska. Był to dopiero pierwszy etap modernizacji tej linii. Mam nadzieję, że również drugi etap uda się zrealizować. Dzięki tej inwestycji nastąpi wydatne skrócenie czasu jazdy. Po zakończeniu robót z Olsztyna do Szczytna będziemy jechali pociągiem 37 minut.

Oczywiście, w trakcie modernizacji jest obecnie cała linia Warszawa-Gdańsk; przez teren naszego Zakładu przebiega połowa odcinka tej linii. Dziękuję bardzo za uwagę (oklaski).

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękujemy bardzo za wszystkie informacje. Oczywiście, przychodzi taki moment, kiedy można swobodnie podyskutować. Mamy już podstawę do dyskusji, bo posiadamy wiedzę o dyskutowanych problemach. Prosiłbym o zgłoszenia. Również ze względów czysto organizacyjnych, ponieważ jest to posiedzenie Komisji i wszystkie wypowiedzi są protokołowane, prosiłbym wszystkich państwa o przedstawianie się. Pan poseł Tadeusz Iwiński; bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Iwiński (SLD) – spoza składu Komisji:

Tadeusz Iwiński. Dzień dobry. Chciałem dołączyć do tych, którzy bardzo pozytywnie oceniają ideę zaproszenia Komisji Infrastruktury do Olsztyna. Jeśli dobrze pamiętam, a jestem jednym z ośmiu posłów, którzy nieprzerwanie sprawują mandat poselski od pierwszych demokratycznych wyborów w Sejmie, to nigdy takiej inicjatywy nie było do tej pory. Przypominam sobie zaledwie kilka posiedzeń wyjazdowych. Rzadko, a uważam, że za rzadko, poszczególne komisje sejmowe to czynią. Ale to się będzie działo. Na przykład Komisja Kultury i Środków Przekazu ma się niebawem spotkać w Lublinie, itd. W stosunku do innych parlamentów robimy to za rzadko. Ale to tylko uwaga ogólna na marginesie.

Bardzo też wysoko oceniam wprowadzenie do dyskusji dokonane przez pana marszałka Jarosława Słomę. Ponieważ ono odpowiada starej tezie prezydenta Johna Kannedyego, że lepsze są nieprzyjemne prawdy niż przyjemne iluzje. To co powiedział pan marszałek Słoma, to jest nieprzyjemna prawda. Nasze województwo warmińsko-mazurskie jest dramatycznie wykluczone pod wieloma względami i znajduje się w najlepszym razie w peletonie, a często na końcu peletonu pod względem wielu wskaźników.

Rzeczywiście, nikt nie poniósł odpowiedzialności za dramat środowiska popegeerowskiego. Mówię o tym, bo do tej kwestii odniósł się pan marszałek w swojej prezentacji. Marszałek Małachowski mówił swego czasu, że ludzie wierzący będą musieli się za to na mękach w piekle smażyć. Dlatego że można było mądrze zlikwidować wszystkie PGR-y, które gospodarowały nieefektywnie, a pozostawić te, które były efektywne gospodarując, na przykład, na czarnoziemach koło Kętrzyna. Ale to też jest wątek uboczny.

W jakiejś mierze, przepraszam za analogię, to dotyczy wykluczenia infrastrukturalnego. W moim przekonaniu, można zrozumieć szereg czynników obiektywnych. Opinia profesora Szlachty, o której mówił pan marszałek, dotycząca subregionu ełckiego, niewątpliwie jest opinią przesadzoną. Mówię o tym jako człowiek, który zwiedzał Gwadelupę i Martynikę. Tam z Europy leci się tam samolotem tylko sześć godzin. Naprawdę, nie ma tam takiej sytuacji jak w subregionie ełckim. Poza tym nie jest to terytorium zamorskie, tylko departament zamorski, co w przypadku Francji stanowi znaczącą różnicę. Ale nie w tym rzecz.

Problem polega na tym, że cała koncepcja, którą między innymi rząd przedstawił, wydaje mi się wątpliwa. Mówiliśmy o tym wczoraj na wojewódzkiej naradzie samorządowej SLD w Olsztynie. Nie chcę wprowadzać wątków politycznych, ponieważ ta sprawa powinna być poza. Infrastruktura i wiele innych rzeczy powinny być ponad podziałami politycznymi, bo wszyscy jesteśmy zainteresowani polepszeniem jej stanu. Ale faktem jest, że cała koncepcja zawarta w dokumencie Michała Boniego „Polska 2030", skądinąd ciekawa, która jest martwa, bo nad nią nikt nie dyskutuje, zawierała koncepcję tak zwanego dyfuzyjno-metropolitarnego rozwoju kraju. Czyli że będzie kilka większych ośrodków, które będą promieniowały na mniejsze i słabsze. Metodologicznie jest ona wątpliwa i rzadko gdzie się sprawdza. W odniesieniu do infrastruktury, bo w dużej mierze można ją także zastosować do infrastruktury, też jest wątpliwej natury. Mówię to jako człowiek nauki, który się nie zna na infrastrukturze tak dobrze, jak członkowie Komisji Infrastruktury.

Ale nie nadużywając cierpliwości państwa, chciałbym na koniec powiedzieć, że niezrozumiałe są jednak zaniedbania samorządu województwa pod wieloma względami, także we współpracy z rządem. Dam tylko dwa przykłady. Nie może być tak, że przedstawiciele rządu, którzy do nas przyjeżdżali, tylko składają obietnice. Swego czasu przejechał do nas obecny wicemarszałek Sejmu, a ówczesny minister transportu Cezary Grabar-

czyk. Podobnie niemal jak Naczelnik Tadeusz Kościuszko składał na rynku przysięgę wierności, tak minister Grabarczyk obiecywał, że obwodnica Olsztyna będzie bardzo szybko i do kiedy zrobiona. W sprawie tej inwestycji wielu parlamentarzystów różnych opcji występowało z interpelacjami. Ja od początku zachowywałem sceptycyzm. Ale nie dlatego, że, jak mówi stare powiedzenie, pesymista to jest optymista, tylko lepiej poinformowany. Wyraźnie czegoś tu zabrakło i nie rozumiem, czego. To jest klasyczny przykład niemożności.

Drugi taki przykład, o którym do tej pory nie było mowy, to przykład lotniska w Szymanach. Dobrze, że jutro członkowie Komisji jadą do Mrągowa i będą też wizytować lotnisko. Lotnisko wojskowe w Szymanach było zapasowym lotniskiem Układu Warszawskiego i mogło przyjmować nawet Jumbojety. Potem zyskało ogromną sławę w całym świecie, co prawda sławę Herostratesa. Ale w najbardziej zapadłych zakątkach świata, kiedy pytano mnie skąd jestem, stawiano kolejne pytanie – jak daleko Olsztyn jest od Szyman?

Takiej reklamy, w cudzysłowie lub bez, nie można by było nigdzie zrobić za miliony. Jak wchodziłem dziesięć lat temu w skład rządu, dołożyłem sporych starań, aby na tym lotnisku lądował premier Szwecji i polski premier. Było to w okresie przed referendum o przystąpienie Polski do Unii Europejskiej. W ramach kampanii referendalnej prowadziłem wtedy debatę na Zamku w Nidzicy. Premierzy starali się wtedy przekonać społeczeństwo za akcesją. Dzisiaj już mało kto pamięta, jakie wtedy były ogromne wątpliwości, jakie ma znaczenie wejście do Unii małych, nie dużych społeczności i wiosek. I to był pierwszy przypadek, że jakiś premier lądował na lotnisku w Szymanach, a inny z niego startował udając się na szczyt Unii Europejskiej. Wydawało się, że to jest proste.

Co obserwujemy dzisiaj, jakie informacje przedostają się do lokalnych gazet? Obserwujemy spory sądowe między nowymi a starymi spółkami zarządzającymi lotniskiem i utworzonymi przez samorząd. O czym to świadczy? Przykro mi to powiedzieć, ale to świadczy o nieudolności. Bo ile czasu można toczyć tego rodzaju spory? Już nie mówię, kto za to wszystko zapłaci, bo przecież ktoś będzie komuś musiał kiedyś zapłacić jakieś pieniądze. Już nawet nie wchodzę w to, kto komu i ile zapłaci.

Aby dobrze zakończyć wystąpienie powiem, że są również dobre wiadomości. Dzisiejsza prasa donosi, że ocaleje linia kolejowa Szczytno-Pisz-Ełk; to naprawdę jest to bardzo dobra wiadomość. Tylko że wiele linii kolejowych nie ocalało na Warmii i Mazurach. Dzisiaj mało też kto korzysta z linii kolejowej Olsztyn-Warszawa. To była bardzo dobra wiadomość, którą przekazał przedstawiciel PKP, że kiedyś tę trasę pociągi będą pokonywały w ciągu dwóch i pół godzin. Ale bardzo często z Olsztyna do Warszawa pociąg jeździł ostatnio pięć godzin. Podobnie jak do Gdańska z Warszawy pociągiem jedzie się aż 7 godzin. Ja, na przykład, nigdy nie latam z Warszawy do Gdańska, tak jak mało kto lata z Warszawy do Krakowa czy Katowic. Jeśli bowiem są szybkie pociągi i czas przejazdu pociągu ze stolicy do Krakowa czy Katowic wynosi 2 godziny 40 minut w zależności od tego, którą jadą magistralą kolejową, to podróżowanie samolotem nie bardzo się opłaci.

Tymczasem dzisiaj z Olsztyna do Warszawy pociągiem trzeba jechać pięć godzin. Szczerze mówiąc, najlepszą skuteczność i komfort jazdy na tej trasie gwarantują prywatne linie autobusowe. Nie chcę wymieniać ich nazwy, aby nie być posądzonym o reklamę. Ale tak się dzieje.

Na sali jest prezydent Olsztyna, pan Piotr Grzymowicz, który ostatnio wiele wysiłku wkłada w to, aby doszło wreszcie do budowy obwodnicy Olsztyna. Dzisiejsza lokalna prasa znowu poświęca uwagę tej inwestycji. Mamy bowiem spór pomiędzy Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad w Olsztynie, a władzami miasta o to, kto będzie ponosił koszty wykupu gruntu pod planowaną obwodnicę. I tak dalej i tak dalej.

Naprawdę, moje ostatnie słowo jest takie. To jest taka banalna metodologiczna wskazówka, naprawdę banalna. O tym powinno się uczyć na pierwszym roku studiów albo jeszcze maturzystów. Jak się człowiek zabiera do rozstrzygnięcia pewnych spraw szczegółowych bez zdania sobie sprawy z kwestii generalnych, a więc różnych dylematów, trudności itp., to siłą rzeczy przy rozstrzyganiu kwestii szczegółowych musi się natykać, *nolens volens*, na sprawy generalne. I niekiedy wobec nich jest bezradny. Apeluję,

bo chciałbym, aby tak było, również w interesie władz samorządowych. Wszystkich. Wynik wczorajszego referendum w Elblągu, miażdżący wynik dla dotychczasowego prezydenta miasta...

Głos z sali:

Co ma jedno do drugiego?

Poseł Tadeusz Iwiński (SLD) – spoza składu Komisji:

Co ma piernik do wiatraka? Myli się pan całkowicie, dlatego że za półtora roku będą wybory samorządowe i władze wojewódzkie, także władze samorządowe poszczególnych samorządów, będą mogły być ocenione tak surowo, jak wczoraj w Elblągu. I to jest ewidentna zależność. Dziwię się, że pan tego nie dostrzega. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Postaram się notować wszystkie zgłoszenia do dyskusji. Pan poseł Zbigniew Babalski; proszę.

Poseł Tadeusz Iwiński (SLD) – spoza składu Komisji:

Przepraszam bardzo, ale będę musiał opuścić spotkanie; niebawem rozpocznie się debata telewizyjna posłów poświęcona również sprawom infrastrukturalnym. Przepraszam bardzo.

Poseł Zbigniew Babalski (PiS) – spoza składu Komisji:

Zabieram głos i będzie to bardzo krótka wypowiedź, panie przewodniczący. Bo raczej prosiłbym o wypowiedzi samych samorządowców. Zachęcałbym ich do wypowiedzi. Może zresztą moja zachęta jest niepotrzebna, bo po to przecież samorządowcy przyjechali do Olsztyna na spotkanie z posłami, aby powiedzieć o swoich problemach. Chcą także skorzystać z okazji tak licznego udziału posłów. Zachęcam samorządowców do wypowiedzi nie dlatego, że nam posłom nie chce się mówić o problemach infrastrukturalnych. Proszę nam wierzyć, możecie to zresztą sprawdzić w naszych interpelacjach i wystąpieniach, staramy się na ile to jest możliwe być aktywnymi nie tylko jako członkowie Komisji Infrastruktury, ale także w publicznych dyskusjach na temat dróg i kolei w Polsce, szczególnie w województwie warmińsko-mazurskim.

Jeśli już jestem przy głosie... Przedmówca powiedział, że nie chce do debaty wprowadzać wątków politycznych. Panie pośle! Jako poseł z tak dużym stażem wie pan poseł dobrze, że każda decyzja dotycząca środków na inwestycje, na infrastrukturę, jest decyzją polityczną. Nie ma się co oszukiwać: ci, którzy mają władzę i rządzą, podejmują decyzje polityczne, również dotyczące inwestycji krajowych czy ewentualnie przy podziale środków.

Na spotkaniu jest obecny pan marszałek Słoma. Mam nadzieję, że poda publicznie informację, że to było przekłamanie. Słyszę i czytam komentarze, że odbywa się Konwent Marszałków na Podlasiu. Pan marszałek przyjeżdża z tego posiedzenia z wiadomością, że ma być 177 milionów euro mniej w następnej perspektywie lat 2014-2020. Pytam się, gdzie jesteśmy? To też są decyzje polityczne, bo ktoś po prostu dzieli pieniądze w nowej perspektywie finansowej Unii Europejskiej. Kto dzieli? Dzielą politycy, którzy mają władzę. Nie bądźmy za bardzo delikatni.

Bardzo żałuję, panie przewodniczący, że na naszym dzisiejszym spotkaniu nie ma nikogo z przedstawicieli resortu transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. Oczywiście, to nie pana wina, bo zaproszenia na posiedzenie Komisji poszły do resortu. Resort transportu praktycznie reprezentuje dzisiaj tylko pan dyrektor. Słyszałem, że miał dzisiaj być z nami pan minister Jarmuziewicz; niestety, go nie ma. Widocznie miał za daleko, żeby raz na kadencję dojechać do Olsztyna i porozmawiać o biedzie, która jest tutaj.

Panie marszałku, pana wystąpienie rzeczywiście było bardzo dobre, świetna też była analiza obecnej sytuacji województwa warmińsko-mazurskiego. Ani razu nie padło słowo „największe”. Natomiast często padały słowa „najmniejsze” i „najniższe”. Trzeba byłoby do tego dodać, że mamy największe w kraju bezrobocie. O tym też trzeba było powiedzieć. Pan dyrektor reprezentujący PKP mówił o szalonych prędkościach 160 km/godz. Panie dyrektorze, świetnie, tylko nie trzeba najpierw likwidować kolejowych linii

podmiejskich, tylko dać możliwość ludziom, którzy szukają pracy w regionie warmińsko-mazurskim, żeby mogli dojechać koleją do większych ośrodków w tym regionie. Oczywiście, potrzebne są również większe prędkości jazdy pociągów, ale nie wszyscy jeżdżą za pracą do Warszawy; rzadko kto szuka tam miejsca pracy dla siebie.

Nie wspominam już o kanale żeglugowym przez Mierzeję Wiślaną. Przecież już siedem lat temu była podjęta decyzja o jego budowie. Decyzja podjęta w tej sprawie przez obecny rząd też jest decyzją polityczną; nie będzie żadnego przekopu, żadnego kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną. Siedem lat, to nie jest czas tak odległy, by nie pamiętać, że taką decyzję podjął ówczesny rząd Prawa i Sprawiedliwości. Chodziło o Elbląg, o region warmińsko-mazurski i o kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną.

Dzisiaj mówimy, że wracamy do tematu. Cieszę się z tego. Cieszę się również z tego… Przepraszam, panu nikt nie przerywał. Cieszę się również z tego, że wracacie do tego tematu. Tylko że kolejne lata nam już uciekły.

Ostatni wątek – lotnisko Szczytno-Szymany. Tak naprawdę, mówimy o tym już od dwudziestu kilku lat. Był taki czas, co może budzić zdziwienie, że o tym mówię, bo przecież to nie była moja opcja polityczna, a działo się to w latach 1993-1997, że lotnisko ożyło i zaczynało funkcjonować. Później, kiedy byłem wojewodą, prace inwestycyjne na lotnisku były kontynuowane. Od 2001 roku, czyli przez następne dwanaście lat, słyszymy tylko i wyłącznie o tym, gdzie ewentualnie powstanie lotnisko. Padają nazwy różnych miejscowości – Olsztyn, Gryźliny, Olsztynek, Szczytno. Dzisiaj jesteśmy w sądzie, mówię o regionie warmińsko-mazurskim, i nie wiemy, kto, tak naprawdę, rządzi lotniskiem w Szymanach. Czy jest to lotnisko regionu warmińsko-mazurskiego, czy należy do spółki? Na takim dzisiaj jesteśmy etapie.

Jaki wniosek z tego? Wniosek jest taki, że mapy, opisy i plany wszystko przyjmą. Tylko czas będzie nam znowu uciekał. Trzeba to dzisiaj wyraźnie powiedzieć. Słowa te kieruję do pana dyrektora z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. To, co pan nam dzisiaj pokazał, mówi samo za siebie. Ale to nie pana wina. Trzeba mówić jak jest naprawdę. Tak jak powiedział wicepremier i minister gospodarki, pan Janusz Piechociński. Był tutaj, rozmawiał z samorządami. Powiedział – wymażcie sobie ze swoich marzeń, że droga ekspresowa Via Baltica powstanie do 2020 roku. To przecież są jego słowa. Obwodnice zrobimy, ale drogi nie będziemy robić, bo na to po prostu nie ma pieniędzy. Tak powiedział.

Nie oszukujmy się kolejnymi planami, kolejnymi opisami. Powiedzmy realnie co rzeczywiście można zrobić. Czy tę cholerną „siódemkę" skończymy, czy ją faktycznie skończymy, bo Generalna Dyrekcja jest do tego przygotowana? Czy będziemy kontynuować budowę „szesnastki"? Ale będziemy to robić skutecznie, a nie tylko na papierze, na planach. Czy powstanie w końcu obwodnica Olsztyna?

Jechałem dzisiaj busem z Warszawy z członkami Komisji Infrastruktury. Pokazywałem posłom kilka odcinków drogi ekspresowej S7. Szczególną uwagę zwróciłem na odcinek Olsztynek-Olsztyn. To jest jedyna nitka, która połączy nas z „siódemką", to jest właśnie ta droga. To jest droga do naszej wschodniej granicy. Jeżeli nie możemy wiele zrobić, to zróbmy porządnie chociaż jeden kawałek drogi. To jest tylko odcinek 21-kilometrowy. Koledzy posłowie w busie powiedzieli – to absurd, że tej drogi się nie kończy. To trzeba zrobić. Ale kto ma podjąć decyzje? To muszą być decyzje polityczne. Już kończę, panie przewodniczący.

Nie możemy stać jak żebracy z regionu warmińsko-mazurskiego i prosić – pamiętajcie o nas nie tylko wtedy, kiedy jest pięknie i przyjeżdżacie na nasze tereny, nad nasze jeziora i do naszych lasów. Panie przewodniczący, do pana kieruję te słowa, bo pan jest szefem Komisji Infrastruktury. O naszym regionie trzeba pamiętać przez cały rok. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

Prezydent Olsztyna Piotr Grzymowicz:

Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie wojewodo, panie marszałku, koleżanki i koledzy samorządowcy, szanowni państwo. Po pierwsze, chciał-

bym w kilku słowach podziękować serdecznie za to, że Komisja Infrastruktury zawitała do nas, do Olsztyna. Dotyczy to oczywiście nie tylko samego Olsztyna, ale całego regionu Warmii i Mazur. Serdeczne za to słowa podziękowania dla pana przewodniczącego i dla pana posła Jerzego Szmita, który od dłuższego czasu bardzo o to zabiegał. Stało się to faktem i w związku z tym na pewno dzisiaj możemy wypowiedzieć swoje wnioski i przedstawić bóle, które niestety nas dotykają.

Tak jak przed chwilą powiedział pan poseł Zbigniew Babalski, jesteśmy za tym, żeby to co zostało zapisane, było realizowane. Chyba czas skończyć już z różnymi pięknymi planami i programami, które pozostają gdzieś w ministerstwie na papierze i które częstokroć są zmieniane. Była opracowana strategia przebudowy głównych dróg krajowych w latach 2003-2013. Tam, między innymi, była wpisana inwestycja Olsztyn-Olsztynek jako droga ekspresowa. Została ona zresztą przytoczona w bardzo dobrym opracowaniu wykonanym w roku 2004 przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów pana profesora Rafalskiego. Materiał ten został opublikowany w 2005 roku pod tytułem „Zasady kształtowania dróg krajowych w województwie warmińsko-mazurskim i ich powiązanie z pozostałymi drogami oraz połączenia z regionem kaliningradzkim". W opracowaniu tym cały program został podzielony na trzy okresy pięcioletnie. W pierwszym okresie miała być zrealizowana droga ekspresowa Olsztyn-Olsztynek. Tymczasem dzisiaj jesteśmy w fazie dyskusji, być może także w fazie podejmowania decyzji w sprawie budowy tej drogi.

W opracowaniu Instytutu była także planowana budowa całej „szesnastki". Niestety, dzisiaj już wiemy, że inwestycja jest realizowana jedynie na kilku odcinkach. Cieszy nas to, ale nadal nie wiemy jakie są dalsze perspektywy tej inwestycji drogowej.

Poprzednicy mówili również o obwodnicy Olsztyna. Chciałbym z góry podziękować wszystkim posłom, panu wojewodzie, panu marszałkowi, ale w szczególności tym posłom, którzy walczyli o obwodnicę – panu posłowi Iwińskiemu, panu posłowi Szmitowi, jak również panu posłowi Babalskiemu. Nie ma w tej chwili z nami, choć była na początku spotkania, pani posłanka Lidia Staroń; jej także dziękuję.

W opracowaniu, które może państwo mieli okazję poznać, pokazałem nasze zabiegi i walki o tę inwestycję. Zarówno pan minister Grabarczyk, jak i pani minister Bieńkowska przyjeżdżając do nas i przyjmując przy okazji różne wyróżnienia, informowali i zapewniali nas i mieszkańców Olsztyna, że są pieniądze i obwodnica Olsztyna będzie realizowana. Już w 2008 roku ówczesna minister rozwoju regionalnego, niestety, nie ma jej wśród nas, olsztynianka, wspaniała kobieta, pani Grażyna Gęsicka, postarała się o to, aby obwodnica Olsztyna znalazła się w rządowym programie dróg krajowych na lata 2008-2012.

W 2005 roku podjęliśmy wspólne działania z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad. Między innymi samorząd miasta Olsztyna przeznaczył pewne środki finansowe na przygotowanie koncepcji, a następnie przejście do fazy projektowania inwestycji i przygotowania dokumentacji. Taka dokumentacja jest dzisiaj gotowa, tylko że w roku 2010 zostaliśmy usunięci z rządowego programu i przesunięci na dalsze lata. W nowym programie już na lata 2011-2015, w ogóle nie było tej inwestycji. Po interwencji pana marszałka i posłów znaleźliśmy się w załącznika IA do wspomnianego programu. Powiedziano nam, że jak będą środki, to do 2013 roku jest szansa, aby obwodnica Olsztyna mogła być realizowana. Również wtedy zdecydowano, że droga ekspresowa Olsztyn-Olsztynek znajdzie się w załączniku nr 2 do programu rządowego, a więc praktycznie nie wiadomo kiedy będzie realizowana, może dopiero po roku 2020.

Dzisiaj mamy taką sytuację, że nadal trwa dyskusja. Z tego, co przeczytałem, do 9 kwietnia odbywała się dyskusja na temat rządowego programu budowy dróg krajowych w przyszłej perspektywie finansowej. Pan minister Sławomir Nowak konsultował z innymi resortami, jak i jednostkami Generalnej Dyrekcji, kwestię tak zwanego załącznika nr 5. W tym załączniku, z czego się cieszymy, są pewne odcinki „siódemki", ale jest wpisana tylko droga ekspresowa Olsztyn-Olsztynek i chyba Tomaszkowo. Z tego co wiem i o czym mówił pan marszałek Słoma, węzeł będzie tę drogę kończyć w Tomaszkowie lub Dorotowie.

Z tym wiąże się moje pytanie i jednocześnie idący za nim wniosek. Dobrze państwo wiecie jaka jest sytuacja zarówno w zakresie projektowania i przygotowania dokumen-

tacji na obwodnicę Olsztyna czy też odcinka drogi Olsztyn-Olsztynek. Wiemy dzisiaj również, że cały ruch tranzytowy tirów przejeżdża drogą nr 16 przez Olsztyn. Stwarza to ogromne uciążliwości dla naszych mieszkańców. Nie będę już mówił o tym jakie są tego skutki, bo państwo posłowie z Komisji Infrastruktury doskonale je znacie.

Moja propozycja jest następująca. Dlaczego 600 milionów złotych w pierwszej kolejności ma być wydatkowane na budowę drogi Olsztyn-Olsztynek, skoro za te same pieniądze można by było, oczywiście trochę do nich dokładając, wykonać połączenie drogą ekspresową od Tomaszkowa albo od miejscowości Dolotowo, do Wójtowa. Co zyskujemy na takim rozwiązaniu? Zyskujemy to, że wszystkie pojazdy, które dzisiaj jadą na kierunku wschodnim, na kierunku wschód-zachód czy odwrotnie, mogłyby pojechać „siódemką". Mogłyby też pojechać drogą, która jest dzisiaj, ale poza zabudowaniami, czyli drogą od Olsztyna do Olsztynka. A my mielibyśmy wykonaną, jak wspomniał w swoim wystąpieniu pan marszałek, również dalszą część drogi ekspresowej S51. Świadomie mówię o drodze ekspresowej od Tomaszkowa do Wójtowa. W ten sposób o kilka lat wcześniej wyprowadziliśmy z miasta Olsztyna ruch ciężkich pojazdów, zmniejszyłyby się uciążliwości dla mieszkańców. Jeśli powstaną możliwości, mam na myśli środki finansowe, to mogłaby być realizowana droga ekspresowa Olsztyn-Olsztynek. Oznaczałoby to spięcie nitek „ekspresówki".

Powiem tylko, że dzisiaj tylko do zakładów oponiarskich Michelin dojeżdża dziennie około stu tirów. A przecież jest to tylko jeden duży zakład pracy w Olsztynie. Ciężarówki nie jechałyby przez Olsztyn, ale pojechałyby wtedy z drugiej strony miasta na węzeł Wójtowo, z którego praktycznie jest wjazd do całego kompleksu zakładów Michelin. Tam bowiem znajdują się wszystkie obiekty przemysłowe i magazynowe, z których wywożone są opony.

Stąd moja serdeczna prośba do pana przewodniczącego, do członków Komisji Infrastruktury, do państwa posłów, ażeby póki wspomniany załącznik do rządowego programu budowy dróg krajowych nie został przyjęty, dopóki jeszcze nie podjęto ostatecznych decyzji, żeby wzięto ewentualnie pod uwagę możliwość, żeby pieniądze w pierwszej kolejności zostały skierowane na budowę obwodnicy Olsztyna oraz drogi 51 łączącej Tomaszkowo z Wójtowem. Jak wcześniej powiedziałem, środki te mogą jednak być niewystarczające. Takie rozwiązanie w znakomity sposób wpłynęłoby na zmniejszenie uciążliwości komunikacyjnych dla mieszkańców Olsztyna, które dzisiaj występują.

Dodatkowy i zasadniczy argument przemawiający za takim rozwiązaniem jest taki. Dyrektor Olsztyńskiego Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, pan Nicewicz, złożył do pana wojewody, a było to dokładnie 25 lutego, wniosek o wydanie decyzji ZRID na drogę, która docelowo powinna być drogą ekspresową. Do wniosku dołączony został komplet dokumentacji. Powinna to być droga ekspresowa, to dla mnie nie ulega wątpliwości, tak zresztą jest zapisane w dokumentacji. Według posiadanych przeze mnie informacji, decyzja środowiskowa powinna być wydana w trzecim kwartale tego roku. Wydanie decyzji środowiskowej na dokumentację drogi ekspresowej Olsztyn-Olsztynek, o której mówił pan dyrektor, a która obecnie jest aktualizowana, planowane jest na rok przyszły. Wobec tego znowu zyskujemy na czasie.

Informacje te zaczerpnąłem z pisma „Rynek i infrastruktura". Jak powiedziałem, decyzja środowiskowa jest dopiero procedowana, dlatego zapadnie zapewne później od tej, na którą już został złożony wniosek.

Ostatni problem. Pan poseł Tadeusz Iwiński był uprzejmy zauważyć problem wykupu nieruchomości pod budowę obwodnicy Olsztyna. Nie chodzi tylko o tę inwestycje. Zgodnie z ustawą o drogach, problem dotyczy budowy i eksploatacji drogi krajowej w granicach miasta na prawach powiatu.

Szanowni państwo. Bardzo proszę członków Komisji Infrastruktury, bardzo proszę wszystkich posłów o to, żeby tak jak powiedział pan marszałek, obwodnica Olsztyna mogła stać się drogą ekspresową. Tak jest zapisane we wniosku złożonym przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad do pana wojewody. Żeby mieszkańcy Olsztyna nie musieli ponosić dodatkowych kosztów związanych z wykupem gruntów, z realizacją tej drogi i jej eksploatacją. Bo proszę mi wierzyć, co zresztą powiedziano wcześniej

– jesteśmy biednym regionem. Jesteśmy regionem, który we wszystkich statystykach znajduje się na szarym końcu.

Tak dłużej być nie może. Pogłębia się i rozszerza rozwarstwienie pomiędzy najbogatszymi regionami, które przecież też korzystają ze środków unijnych, a nami. Dzieje się tak mimo Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej. Wcale nie jest inaczej. Z pewnością powinniśmy walczyć o nasze. Z drugiej strony, weźcie państwo pod uwagę jeden fakt, który doskonale znacie. Wszystkie obwodnice, które powstawały, były drogami ekspresowymi finansowanymi przez Skarb Państwa i przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Dlaczego dzisiaj my, najbiedniejsi, mielibyśmy jeszcze do tego dopłacać? Bardzo proszę o wzięcie tego pod uwagę. Dziękuję bardzo. (oklaski).

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Poseł Tadeusz Iwiński (SLD) – spoza składu Komisji:

Według najnowszych badań, poziom stresu na Warmii i Mazurach jest najwyższy spośród szesnastu województw. I to jest efekt tych wszystkich rzeczy; bardzo ciekawe.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Burmistrz Mrągowa Otolia Siemieniec:

Otolia Siemieniec, burmistrz Mrągowa. Powinnam zabrać głos chociażby dlatego, żeby nie wyglądało tak, że tylko mężczyźni w tym województwie widzą problemy infrastrukturalne. Dodatkowo powiem, że reprezentuję stowarzyszenie, które funkcjonuje nie tylko w województwie warmińsko-mazurskim, ale również w województwie kujawsko-pomorskim. Bo droga nr 16 biegnie od Grudziądza i dalej do Ostródy, Olsztyna i Ełku. Stowarzyszenie powstało z inicjatywy pana profesora Ryszarda Góreckiego, senatora zresztą.

Ze smutkiem muszę powiedzieć, że jest mi przykro jak słyszę, jakie mają być budowane drogi, które przedstawił pan Nicewicz, dyrektor oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Olsztynie. Wolałabym, a myślę, że nie tylko ja, żeby pan dyrektor nie musiał robić drogi do Płońska czy jeszcze w innym kierunku, tylko żeby firma pana Nicewicza, zresztą bardzo dobra, zajęła się drogami krajowymi, głównie drogą S16. Droga ta od Olsztyna dalej w stronę Ełku jest najważniejszą drogą na Mazurach. Nie ma innej ważniejszej od niej drogi, bo nie ma dla niej żadnej alternatywy. Zadanie inwestycyjne kończy się w miejscowości Borki Wielkie, to jest 6,5 kilometra od Biskupca i dalej do Mrągowa jedzie się już starą drogą.

Mówię tak nie dlatego, że jestem burmistrzem Mrągowa. Logika wskazywałaby na to, że jeżeli w Mrągowie jest węzeł komunikacyjny, gdzie droga nr 16 rozprasza się w pięciu kierunkach, to przebiegający w lesie odcinek od Borek Wielkich do Mrągowa jest najbardziej obciążonym i najbardziej niebezpiecznym.

W tej sprawie napisałam osobne pismo i przekażę je na ręce pana przewodniczącego Komisji Infrastruktury, w którym informuję jak to wygląda. Z dzisiejszych informacji wynika, że mówimy o „szesnastce" koło Ostródy i bardzo dobrze, bo tam jest ona potrzebna i wiąże się z zadaniem logistycznym. Ale nie mówimy, co dalej będzie z „szesnastką" od Borek Wielkich do Mrągowa. Dalej obciążenie ruchu jest poza letnim sezonem na tyle do wytrzymania, że można będzie poczekać z kontynuacją tej inwestycji. Ale nie można czekać z budową 17,5-kilometrowego odcinka drogi S16 od Borek Wielkich do Mrągowa.

Pan dyrektor Nicewicz powiedział, przynajmniej tak zrozumiałam, że jest opracowanie środowiskowe na poszerzenie drogi Olsztyn-Biskupiec do dwóch pasów ruchu. Oznacza to przejście z jednego pasa na dwa.

Dyrektor oddziału GDDKiA Mirosław Nicewicz:

Dopiero jest w trakcie realizacji.

Burmistrz Mrągowa Otolia Siemieniec:

Rozumiem; w trakcie realizacji na dwa pasy drogi. Ktoś mnie poprawia – chodzi o układ dwujezdniowy.

Proszę państwa. W ostatnich dwudziestu latach odcinek drogi Olsztyn-Biskupiec był przebudowywany co najmniej dwa razy. Nie miał natomiast szczęścia dalszy odcinek drogi od Biskupca do Mrągowa i chyba nadal go nie ma. Powiedziałabym trochę sarkastycznie, że rejon Warmii i Mazur jest nie tylko wykluczony infrastrukturalnie, ale również politycznie. Mamy mniej mieszkańców; jak podano ludność Warmii i Mazur stanowi tylko 6,7% ogółu mieszkańców kraju. Tak niski procent bierze się również stąd, że wielu mieszkańców wyjeżdża za pracą za granicę. Przy wdrażaniu nowego systemu gospodarki śmieciowej ludzie składają deklaracje. Chętnie pokażę państwu, gdzie są nasi mieszkańcy. Nasi mieszkańcy są w Niemczech, Irlandii, Anglii, Norwegii i Hiszpanii. Są na całym świecie, nie ma ich natomiast u siebie, bo co jakiś czas wyjeżdżają za granicę. I będzie ich coraz mniej.

Proszę państwa. Walcząc o normalność na naszych drogach myślimy nie tylko o sobie, ale również o turystach; tych z Warszawy, tych ze Śląska, a także z Krakowa. Z całej Polski i z zagranicy. Przecież to po naszych drogach jeżdżą ci ludzie, zwłaszcza w sezonie letnim. Przyznacie państwo, że mamy wielkie bogactwo, które doceniają mieszkańcy Europy Zachodniej, a nie doceniają nasi mieszkańcy mieszkający w zacofanym infrastrukturalnie regionie.

Często mówimy, że tu warto żyć, tu warto mieszkać. Dochodzę do wniosku, że jednak chyba nie warto, bo przez dwadzieścia lat nie mieliśmy wielkich szans na poprawę stanu infrastruktury drogowej i kolejowej. A lotnisko w Szymanach już lat 27 czeka na swoją szansę. Jeszcze w 1996 roku powstała spółka Port Lotniczy Szczytno-Szymany, w której samorządy naszego regionu wykupiły udziały. O czym tu mówić! My już nie mamy czasu, nie mamy też cierpliwości. Absolutnie nie wierzymy w jakieś tam dobrodziejstwa, w logikę. Wszystko bowiem, co się u nas dzieje, to dzieje się tak, jakby specjalnie nas wyrzucano na margines kraju.

W Mrągowie powstało nawet powiatowe Stowarzyszenie „Autonomia Mazur". Skrzyknęli się ludzie i powołali stowarzyszenie. Ale po co autonomia Mazur? Bo jak Polska o nas nie dba, to musimy inaczej podchodzić do wszystkiego i musimy mieć zupełnie inne oczekiwania. Może ktoś inny nam pomoże.

To co mówię, to nie jest żart, tylko oczywista prawda.

Wracam do spraw kolejowych. Cały świat przesiada się z samochodów do pociągów kolejowych. Kilka lat temu funkcjonowało połączenie kolejowe Berlin-Poznań-Olsztyn-Czerwonka-Mragowo-Mikołajki-Ełk. Pociągami przyjeżdżali turyści, także z Niemiec, przywozili ze sobą rowery. Oni byli zadowoleni, my także mieliśmy z tego korzyści. Było to dobre połączenie z Olsztynem. Nagle okazało się, że na miejscu nie ma chętnych do korzystania z tej linii kolejowej. Jak mogą być chętni, kiedy z Olsztyna do Mrągowa pociągiem jedzie się około dwóch godzin, a jest to tylko 66 kilometrów. Dlatego ludzie nie będą jeździć do nas koleją. Przedstawiciel spółki PKP Polskie Linie Kolejowe mówił dzisiaj o tym, w jakim stanie jest w naszym regionie infrastruktura kolejowa. Stan torów jest taki, że na wielu odcinkach linii pociągi mogą jechać z prędkością do 30 km/godz.

Teraz jednak spółka PKP PLK, sądzę że z przyzwoleniem rządu, szykuje nam nową „atrakcję". Chodzi o decyzję, która nie tylko wykluczy nas pod względem kolejowym, ale jest to zwyczajne marnotrawstwo. Dwa lata temu została oddana do użytku obwodnica Mrągowa. Został wybudowany najdłuższy wiadukt na Warmii i Mazurach, którym się szczyciliśmy. Wiadukt wybudowano właśnie taki, bo pod nim przebiegają tory kolejowe. Czy teraz pieniądze wydane na tę inwestycję mają być zmarnowane? Czy takie przedsięwzięcia inwestycyjne nie są przedmiotem analiz? Spółka PKP PLK dokonuje analiz ekonomicznych jedynie pod kątem wyników finansowych firmy, przeprowadza jedynie jakieś mikroanalizy.

Rozumiem, że w ten sposób firma może zaoszczędzić 500 czy 800 milionów. Ale trzeba analizę poszerzyć i zastanowić się jakie będą konsekwencje gospodarczo-społeczne. Jeżeli bowiem linia kolejowa zostanie wykluczona, jeżeli nie będzie się przeprowadzać remontów i napraw bieżących, to po roku pozostanie po niej jedynie ślad.

Panie przewodniczący Komisji, państwo członkowie Komisji. Państwo parlamentarzyści – posłowie i senatorzy. Popatrzcie państwo troszkę inaczej na Warmię i Mazury i zrozumcie, że tu też jest Polska, że my też mamy oczekiwania. I wreszcie, postarajcie się przekonać kogo trzeba, że tak niewiele brakuje, żeby choćby kroczek zrobić do przodu. Tego będziemy oczekiwać. Dziękuję bardzo (*brawa*).

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jerzy Polaczek; proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie wojewodo, panie marszałku, panie i panowie posłowie, szanowni państwo. Siedzę na sali w takim miejscu, że nie widzę nikogo z państwa, poza członkami prezydium. A chciałbym poruszyć kilka kwestii korzystając z możliwości, jaką stwarza dzisiejsze posiedzenie Komisji Infrastruktury. Chciałbym również zadać kilka pytań uzupełniających.

Zacząłbym od tego, że posiedzenia wyjazdowe Komisji, które są bardzo rzadko, traktujemy bardzo poważnie z uwagi na głosy płynące od koleżanek i kolegów z tego regionu, a także, a może przede wszystkim, głosy samorządowców. Choćby właśnie w nawiązaniu do ostatniej wypowiedzi pani burmistrz Mrągowa. Regionom słabszym należy się uważniej przyglądać i oceniać zakres modernizacji infrastruktury transportowej. Oceniać także wielkość udzielanej im pomocy, jak i czy regiony ją wykorzystują. Czy państwo wspiera ich działania i czy dystans dzielący słabsze regiony od mocniejszych się pogłębia.

Z przedstawionych dzisiaj informacji zawartych w prezentacjach przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz spółki PKP Polskie Linie Kolejowe wynikałoby, iż dotychczas poniesione wydatki na przebudowę i realizację nowych inwestycji wyniosły około 4 miliardy 700 milionów złotych. Nie jest to wysoki współczynnik w skali wszystkich inwestycji drogowych i byłoby warto, aby przedstawiciel GDDKiA odniósł to do wszystkich poniesionych wydatków na drogi w skali kraju.

Widzę na sali osobę, z którą miałem przyjemność współpracować pełniąc swego czasu funkcję ministra infrastruktury. Warto przypomnieć, że szef oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Olsztynie, pan Królikowski, był przez znaczącą część kadencji wiceszefem Generalnej Dyrekcji między innymi z takich względów, iż załoga olsztyńska oceniana była bardzo wysoko i dynamiczny szef z tych merytorycznych powodów był jednym z zastępców Generalnego Dyrektora. To też jest pytanie do aktualnego kierownictwa Generalnej Dyrekcji: w jaki sposób potencjał intelektualny, głównie inżynieryjny, tkwiący w oddziale olsztyńskim, został wykorzystany i w jaki sposób można go w najbliższych latach lepiej spożytkować? Przypominam to dlatego, aby nie umknęło to uwadze opinii publicznej w regionie. Niestety, na dzisiejszym spotkaniu nie ma nikogo z centrali Generalnej Dyrekcji.

Z prezentacji przedstawiciela Generalnej Dyrekcji, za co dziękuję, według mojej osobistej oceny, wynikałoby, iż identyfikuje trzy najbardziej podstawowe priorytety inwestycji drogowych w zakresie budowy dróg ekspresowych czy przebudowy dróg krajowych. Przede wszystkim jest to skomunikowanie regionu z drogą ekspresową S7, jako najpilniejsza budowa odcinka drogi ekspresowej Olsztyn-Olsztynek. Stan zaawansowania tej inwestycji został nam dzisiaj przedstawiony. Oczywiście, niezbędna jest również „szesnastka”.

Kilka lat temu przejechałem się na całej długości drogą nr 16, więc wiem, w jak dramatycznym stanie znajduje się ona na niektórych odcinkach, zwłaszcza na odcinkach przebiegających przez tereny sąsiadujące z Wielkimi Jeziorami Mazurskimi. Warto nie tylko zwrócić na to uwagę, ale również wyciągnąć wnioski wynikające z rosnącego tranzytu.

Do przedstawicieli olsztyńskiego oddziału Generalnej Dyrekcji mam prośbę o uzupełnienie poprzednich informacji. W prezentacji zabrakło mi bowiem pokazania priorytetów, które proponujecie centrali Generalnej Dyrekcji pod kątem wykonalności do 2020 roku , a więc w nowej perspektywie europejskiej. I również mam pytanie poza tym, co zaprezentował nam przedstawiciel Generalnej Dyrekcji. Co dzisiaj państwo projektujecie, na co macie środki? Czy są problemy z finansowaniem nowych inwestycji?

Co ewentualnie możecie państwo więcej powiedzieć jeśli chodzi o wielkość nakładów na modernizację sieci dróg krajowych?

Przecież w ostatnich latach mamy znacząco mniejsze nakłady, można powiedzieć, w niektórych latach nawet kilkakrotnie mniejsze, niż paradoksalnie w latach 2006-2007. W sposób bardzo konkretny odbija się to na stanie nawierzchni dróg. A różnica dostępności środków europejskich też jest znaczna.

Przypomnę – to jest stary okres programowania, dawno już zakończony i rozliczony. Jest to kwota 1 miliarda stu milionów euro w Programie Transport na lata 2004-2006 i 20 miliardów łącznie na inwestycje drogowe i kolejowe. Trudno nawet coś porównywać, a mimo wszystko mamy w sposób bardzo istotny zmniejszenie nakładów na to, co jest identyfikowane przez kierowców jako rzecz pozytywna, czyli nakłady na modernizację dróg. Prosiłbym przedstawicieli Generalnej Dyrekcji, żeby w elementach, które osobiście zasygnalizowałem, coś dodali do tego, co już zaprezentowali. Nie wiem na, ile jest to głos Komisji. Co państwo jeszcze projektujecie, do czego się przygotowujecie? O co z pozycji olsztyńskiego oddziału Generalnej Dyrekcji będziecie się ubiegać jeśli chodzi o dostęp do środków w późniejszej perspektywie unijnej, poza wskazanymi wcześniej projektami?

Przechodzę do kwestii kolejowych. Przepraszam za uwagę, ale nie odebrałem przekazów w formie konkretnych, ale lakonicznych informacji, ile na terenie województwa warmińsko-mazurskiego wydaliście państwo środków w latach 2007-2012. Jaki to stanowi udział w niewielkich środkach europejskich, które PLK zaabsorbowało w tym okresie? Przypominam, że po ponad pięciu latach stan jest taki, że kontraktacja projektów kolejowych nie przekracza 60%, a absorpcja środków 8 do 10%. Kłaniają się takie tematy jak modernizacja linii Gdynia-Warszawa, która przebiega przez województwo warmińsko-mazurskie. Jeśli mówimy o prędkości 160 km/godz. i chcemy na tę linię wprowadzać nowy produkt dla klientów, przecież ofertowo droższy, jakim jest *pendolino*, to jest pytanie o atrakcyjność tego połączenia realizowanego przez nowy tabor. Jak wygląda spełnienie wszystkich wymogów Unii Europejskiej w zakresie interoperacyjności, czyli kompatybilności wszystkich rozwiązań technicznych? Przecież chcemy uzyskać również efekt w takiej postaci, w której nie mówimy tylko i wyłącznie o przywracaniu prędkości początkowej, tylko o jakimś efekcie dodanym. A więc mówimy o zwiększeniu przepustowości linii kolejowej i prędkości jazdy na tej linii powyżej 200 km/godz.

Drugie pytanie kieruję także do przedstawicieli spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Jaka jest szacunkowa liczba modernizowanych przejazdów kolejowych? Aktualny minister transportu mówił o nich, że do 2015 roku w skali kraju ma być przebudowanych około 2,5 tysiąca przejazdów kolejowych. Ile z obszaru działania Zakładu PLK w Olsztynie jest dedykowane dla poprawy bezpieczeństwa transportu kolejowego, jak również ruchu drogowego jeśli chodzi o pozytywne skutki tego rodzaju inwestycji?

Wreszcie, trzecie pytanie do przedstawicieli Polskich Linii Kolejowych. Tu się zatrzymam.

Panie przewodniczący, jedna uwaga. Obradujemy na wyjazdowym posiedzeniu Komisji w sytuacji jednak dość niezręcznej; nie ma na sali przedstawiciela Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Nie ma też choćby członka Zarządu Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Spodziewałem się też obecności któregoś z członków kierownictwa tej spółki i tego, że do Olsztyna na posiedzenie Komisji przyjedzie szef firmy albo jego zastępca. Przecież w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe mamy do czynienia z kontraktami menadżerskimi, na podstawie których ludzie zarabiają miesięcznie dziesiątki tysięcy złotych, a nawet do stu tysięcy. I nikt z kierownictwa spółki się nie pofatygował, aby przyjechać na nasze posiedzenie do Olsztyna.

Tak więc, obradujemy we własnym gronie. Mieliśmy, co prawda, rzeczowe prezentacje przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, ale, jak rozumiem, istotą tego rodzaju posiedzenia jest, aby wynikały z niego jakieś pozytywne efekty dla regionu warmińsko-mazurskiego. Przedstawicieli Polskich Linii Kolejowych chciałbym zapytać, czy dotarła do nich informacja o tym, że w lutym bieżącego roku prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał decyzję o odstępstwach technicznych w zakresie interoperacyjności kolei w systemie Infrastruktura i Energia dla praktycznie wszystkich projektów kolejowych w Polsce. Wspomniałem o tym w jednym zdaniu na poprzednim posiedzeniu Komisji. Jaki jest stan wiedzy

na ten temat przedstawiciela Polskich Linii Kolejowych? Dochodzi do mnie, że ta decyzja prezesa interpretowana jest w taki sposób, że teraz inwestycje kolejowe projektujemy po swojemu. Techniczne specyfikacje interoperacyjności stosujemy tylko wtedy, kiedy „uporamy się" z projektami będącymi w fazie realizacji. Nie mówię, że część tych inwestycji nie powinna być realizowana w tym trybie, z uwagi na to, żeby nie było opóźnień. Mówimy jednak o problemie ważnym dla Polski, który przełoży się na gigantyczne zwiększenie ryzyka pozyskania środków europejskich.

Osobiście na dzisiejszym posiedzeniu Komisji brakuje mi, a myślę, że również moim koleżankom i kolegom, przedstawicieli resortu czy spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, którzy mogliby nam to zreferować.

Następna kwestia. Zdziwicie się państwo, ale korzystając z okazji, jaką jest wyjazdowe posiedzenie Komisji, mam pytanie do przedstawicieli samorządu wojewódzkiego. Nie dotarłem jeszcze do źródłowej informacji, ale wiadomo mi w sposób nie budzący wątpliwości, że Polskie Linie Kolejowe zamknęły ubiegły rok stratą 700 milionów złotych. Mimo to zleciły prywatnej firmie opracowanie pod nazwą „Restrukturyzacja spółki Przewozy Regionalne". Opracowanie sprowadza się do podziału tej spółki. Nie wiem, na ile było to konsultowane z samorządami województw, które są przecież współwłaścicielami spółki Przewozy Regionalne. Moje pytanie brzmi – dlaczego spółka PKP Polskie Linie Kolejowe finansuje, myślę że za niemałe pieniądze, opracowanie dotyczące podziału spółki Przewozy Regionalne bez wiedzy parlamentu i sejmowej Komisji Infrastruktury? Przynajmniej powinniśmy być poinformowani, że jest przygotowywany tego rodzaju produkt. Dlaczego takie opracowanie przygotowuje firma zewnętrzna? Czy przedstawiciele samorządu wojewódzkiego i Polskich Linii Kolejowych mają wiedzę na ten temat, a jeśli tak, czy mogliby się nią z nam podzielić?

Reasumując, proszę prezydium Komisji, aby w związku z sytuacją z jaką mamy do czynienia w Olsztynie, a więc z nieobecnością przedstawicieli administracji rządowej na dzisiejszym posiedzeniu Komisji Infrastruktury, ponowić wyjazdowe posiedzenie Komisji w drugiej połowie tego roku. Mówiąc o administracji rządowej, mam na myśli przedstawicieli resortu transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz kierownictwa spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Wcześniej jednak, jak to proponował pan poseł Jerzy Szmit, Komisja powinna przyjąć dezyderat.

Liczę na to, że po okresie wakacyjnym, we wrześniu lub w październiku, moglibyśmy ponownie zawitać do regionu warmińsko-mazurskiego, ale tym razem z przedstawicielami rządu. Może wtedy uda się nam uzyskać jakiś konkret. Tym bardziej że mówimy o regionie, w którym udział infrastruktury kolejowej i drogowej jest procentowo mniejszy niż w kraju. Także wielkość ponoszonych nakładów inwestycyjnych w regionie nie przekracza 5-10% całości wydatków ponoszonych w kraju na drogi i kolej.

Powinien to być temat, który można zamknąć później w bardzo konkretnych decyzjach na poziomie Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. A wszystko po to, żeby samorządy regionu Warmii i Mazur wiedziały do czego się mogą przygotowywać i jaki mieć program działań na najbliższe lata. Atmosfera konsensusu, jaka panuje czy panowała w Komisji Infrastruktury, powinna dobrze służyć regionowi warmińsko-mazurskiemu. Ostatnio nie jest najlepiej – mówię o atmosferze, jaką ostatnio obserwujemy w pracach Komisji; nie chcę rozwijać tego wątku.

Bardzo dziękuję za uwagę. Przepraszam, jeśli moja wypowiedź była dłuższa od wypowiedzi przedmówców zabierających głos w dyskusji. Dziękuję.(*oklaski*)

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Nie będziemy komentować poszczególnych wypowiedzi, jest pełna ich swoboda. Konkluzję tego, co postanowimy dzisiaj, wyrazimy na końcu posiedzenia Komisji. Proszę bardzo.

Radny Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego Jarosław Maśkiewicz:

Jarosław Maśkiewicz, radny Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego, między innymi, członek Komisji Strategii Rozwoju. W całości popieram wystąpienia pana

posła Iwińskiego, pana posła Babalskiego czy pana prezydenta Grzymowicza odnośnie do potrzeb w zakresie dróg i zaplecza transportowego naszego województwa. Wsłuchując się w wypowiedzi pana marszałka Jarosława Słomy, a także dyrektora Olsztyńskiego Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, pana Mirosława Nicewicza, odniosłem wrażenie, że pominęli jedną ważną drogę dla naszego regionu, a mianowicie drogę nr 15 o długości ponad 400 kilometrów łączącą Ostródę z Wrocławiem. O niej się nic nie mówi, ale to nie znaczy, że nie stanowi ona już dzisiaj problemu, który będzie występował już w roku bieżącym i w latach następnych. Dla większości województwa jest to droga tranzytowa na Zachód, która łączy się z autostradą A1 w Toruniu i z autostradą A2 we Wrześni i dalej biegnie do Niemiec. Także od Wrześni biegnie w kierunku Wrocławia do autostrady A4 i dalej w stronę południowo-zachodniej części Europy.

Jakie znaczenie dla regionu mają drogi nr 15 i 16, świadczą pomiary natężenia ruchu pojazdów. Mierzone w Kurzętniku na drodze nr 15, natężenie ruch jest 4-5-krotnie większe niż na drodze nr 16 na granicy województwa w gminie Kisielice. Dlatego drodze nr 15 powinniśmy poświęcić więcej uwagi. To apel do parlamentarzystów i samorządów województwa warmińsko-mazurskiego. Dzisiaj wydaje się, że ta droga nie odgrywa takiej roli, ale już niebawem będzie miała takie samo znaczenie, jak obwodnica dla Olsztyna i jak droga nr 16 biegnąca od Olsztyna na wschód.

Drugi temat dotyczy sieci kolejowej PKP i jej utrzymania. Odnoszę wrażenie, że samorządy są w pewien sposób szantażowane przez PKP. Mówi się bowiem o wyłączeniach z ruchu kolejnych linii kolejowych; w całym kraju może będzie ich 2, 3, a może 4 tysiące. Wiem z własnego doświadczenia, że można utrzymać linię kolejową, trzeba tylko dobrej woli wszystkich zainteresowanych, a przede wszystkim strony kolejowej. Mówię o swoim doświadczeniu, bo w Lubawie byłem pod presją całkowitego wyłączenia z ruchu dziewięciokilometrowego odcinka linii kolejowej Zajączkowo Lubawskie-Lubawa. Po dużych perturbacjach udało się utrzymać ruch pociągów na tej trasie. W ramach bocznicy klejowej prowadzona była budowa prawie czterokilometrowego odcinka torów. Na przeszkodzie stawali drogowcy. Mówili – jak to, na progu XXI wieku ktoś chce kłaść tory kolejowe na poziomie drogi krajowej nr 15? Okazało się, że w Warszawie, w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, nie widziano problemu i tor kolejowy powstał. Dzisiaj na tym odcinku spółka PKP Cargo zarabia dużą „kasę” tylko przy dwóch parach pociągów towarowych kursujących w ciągu doby po dwóch torach.

Dlatego też mam kolejny apel do parlamentarzystów, a także do samorządowców, aby nie poddawać się presji PKP, aby kolejne linie kolejowe wyłączać z ruchu. Mamy bowiem kolejny przykład z naszego województwa; najprawdopodobniej dzięki staraniom samorządów i ludzi biznesu będzie przywracana linia kolejowa Szczytno-Wielbark. Wszystko wskazuje, że tak się stanie. Jednak i w tym przypadku nie widać specjalnego zaangażowania ze strony PKP. Stąd apel, aby strona kolejowa zwracała więcej uwagi na tego rodzaju inicjatywy i na potrzeby lokalne.

Natomiast jeśli chodzi o pasażerskie przewozy kolejowe; mamy przykłady wielu krajów, w których „z marszu” nie wydaje się koncesji na przewozy kołowe, głównie autobusowe mające przebiegać równolegle do linii kolejowych. Także pod tym kątem układa się rozkłady jazdy pociągów, aby pociągi były konkurencyjne dla autobusów. Na ten aspekt też warto zwrócić uwagę. Bo nie zawsze argumenty w postaci przewozu pasażerów w ciągu doby są wystarczające. Dziękuję bardzo.(*brawa*).

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękujemy bardzo. Proszę bardzo. Najpierw pan przewodniczący „Solidarności”, a później pan wójt. Przypominam o obowiązkowym przedstawianiu się mówców. Proszę włączyć mikrofon i mówić do mikrofonu; teraz dobrze.

Wiceprzewodniczący Komisji Strategii Rozwoju Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego Józef Dziki:

Józef Dziki, wiceprzewodniczący Komisji Strategii Rozwoju Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Obok mnie siedzi na sali przewodniczący tej Komisji, pan Wojciech Szadziewicz. Żałuję, że wcześniej chociaż na pół godziny nie spotkaliśmy się z członkami

Komisji Infrastruktury, choć tak było w planach. Chcieliśmy porozmawiać o pewnych kwestiach dotyczących rozwoju naszego województwa i to się u nas dzieje.

Proszę państwa. Każdy zabierający głos w dyskusji miał rację. Dlatego zbędne jest powtarzanie tego, co już zostało dzisiaj powiedziane. Zresztą, jak zauważali niektórzy mówcy, wiele razy z naszego województwa zgłaszane było wnioski, propozycje i opinie w sprawach infrastruktury drogowej, kolejowej czy lotniska regionalnego. Należy tylko żałować, panie przewodniczący, że obrady toczą się w tak nielicznym składzie posłów Komisji Infrastruktury liczącej, jak słyszałem, ponad 40 osób. Czy to co dzisiaj usłyszycie, te wszystkie głosy w dyskusji, zdołacie państwo przekazać pozostałym członkom Komisji i przekonać do naszych problemów województwa warmińsko-mazurskiego? Myślę, że tak się stanie, taką przynajmniej mamy nadzieję. Chciałbym, aby państwo posłowie uświadomili członków rządu i wszystkich możnych, którzy decydują, że istnieje dokument pod nazwą zrównoważony rozwój kraju. Jest też opracowany regionalny program rozwoju województwa warmińsko-mazurskiego na długie lata. Należy też pamiętać, że strategia rozwoju regionalnego ma być kompatybilna z rozwojem kraju. Należy jasno to powiedzieć tym, którzy decydują. Nie można robić tak, że pewne rzeczy się obiecuje, wpisuje się do programów, samorządy terytorialne wykonują dokumentację inwestycji ponosząc z tego tytułu koszty, jak w przypadku obwodnicy Olsztyna, a później inwestycje wyrzuca się z programów, narażając tym samym samorządy na straty. Tymczasem samorządy liczą każdą wydawaną złotówkę. Nakłada się na nie coraz to nowe obowiązki, za czym nie idą pieniądz. Nie możemy sobie pozwolić na jakiekolwiek straty.

Jak ma dzisiaj i w przyszłości wyglądać strategia rozwoju województwa zapisana w dokumencie, który niedługo będzie aktualizowany i przyjmowana przez Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego? Co z tego, że zrobimy w strategii najpiękniejsze zapisy dotyczące rozwoju różnych dziedzin naszego województwa, skoro nie zostaną one ujęte w programach krajowych. Wiemy też, że realizacja naszej strategii w bardzo dużym stopniu zależy od rozwoju infrastruktury drogowej i kolejowej. To jest najważniejszy klucz do rozwoju naszego województwa. To trzeba sobie uświadomić.

Ten rząd, podobnie zresztą, jak ten, co był i ten, co będzie, powinien sobie uświadomić, że rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej, całej gospodarki, nastąpi tylko w tych regionach, za którymi stoi siła polityczna, a województwo warmińsko-mazurskie będzie nadal „czarną plamą". Sam osobiście to słyszałem w Warszawie od ważnych osób w ministerstwach, że tam będzie „czarna plama". Tego się nawet nie ukrywa, nawet posłowie o tym mówili. Czy ktoś mówi tak żartem, czy nie, ale takie dzisiaj są fakty, to rzeczywiście się sprawdza.

Panie przewodniczący. Głos sejmowej komisji powinien dotrzeć do rządu, do panów ministrów i decydentów, których dzisiaj zabrakło na spotkaniu. Skoro bowiem ma być zrównoważony rozwój kraju, to wszystkie województwa powinny być równo traktowane. Natomiast trzeba innym okiem spojrzeć na regiony, które powinny być doinwestowane, żeby zapewnić ich zrównoważony rozwój. Nie inwestować tam, gdzie już są duże pieniądze, tylko tam gdzie trzeba dopiero stworzyć podstawy dla rozwoju województwa.

Kogo dzisiaj interesuje fakt ile wyłoniło się spółek z Polskich Kolei Państwowych? Każdy patrzy na oszczędności. Jak spółka jest nierentowna, to najłatwiej jest likwidować linie kolejowe. Może jednak ktoś powinien się zapytać pana prezesa spółki kolejowej czy też z innej gałęzi gospodarki – może trzeba jakąś linię doinwestować, gdyż w przyszłości wpłynie ona na rozwój województwa? Może w przyszłości połączy strategiczne miasta albo ludziom łatwiej będzie dojechać do granicy województwa? Dzisiaj nikt się tym nie martwi. O wszystkim decyduje ekonomia. Nie ma zysku, nie ma oszczędności, to bach, likwidacja i dziękuję. A samorząd lokalny czy wojewódzki później się będzie jakoś „bujał". Powiedziała o tym burmistrz Mrągowa, pani Otolia Siemieniec, a także inni mówcy; trudno coś później odbudować co wcześniej zostało zlikwidowane, a co było korzystne dla rozwoju województwa. Nie ma innej drogi.

Przykłady takich działań można mnożyć. Pan poseł Jerzy Polaczek to powiedział; prezesi spółek kolejowych martwią się o to ile zarabiają, a nie o to czy jakaś linia kolejowa będzie funkcjonować, czy też zostanie zlikwidowana. Czy prezesa jakiejś branży obchodzi czy to wpłynie na rozwój województwa, czy nie? Jego to nie interesuje. Decyduje tylko

ekonomia. Dlatego trzeba to zmienić tak, żeby rząd nad tym bardziej panował. Mimo że pełno już jest spółek Polskich Kolei Państwowych, państwo powinno mieć nad nimi pieczę i móc powiedzieć – panowie, musicie współdziałać i współpracować z samorządem. Nawet jeśli coś jest nierentowne, to trzeba zostawić i doinwestować. Jeśli jednak faktycznie nie ma sensu czegoś utrzymywać, to trzeba zlikwidować. Ale nie można tego robić bez żadnej konsultacji z samorządami. A tak się dzisiaj robi, likwiduje linie kolejowe, czym województwo całkowicie doprowadza się do degradacji.

Dlatego chciałbym państwa posłów uczulić na te sprawy. Mówię to w swoim imieniu jako radny sejmiku wojewódzkiego, a myślę, że również w imieniu całej Komisji Strategii Rozwoju Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Uwagi te dotyczą również infrastruktury drogowej i – najważniejszego dzisiaj – transportu kołowego. Nie może tak być, że wszyscy jedynie mówimy o „piętnastce" i „szesnastce" i o rozwoju Polski Wschodniej. Jaki to będzie rozwój Polski Wschodniej czy województwa warmińsko-mazurskiego bez dróg? Nie chcę powtarzać jak wyglądają dzisiaj „piętnastka" i „szesnastka", którymi „walą" tiry, przejeżdżają przez Olsztyn, a także przez środek Ostródy. I o tym trzeba mówić, trzeba współpracować, a nie tylko kreślić plany na papierze i mówić „zróbcie tak i tak, a potem się okaże jak będzie". Możemy mieć najpiękniejszą strategię, która też będzie zależna od inwestycji czy współfinansowania państwa. Jeśli tego nie będzie, to nic sami ze strategią nie zrobimy. Dziękuję.(*brawa*).

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Proszę włączyć zielony przycisk po prawej stronie.

Wójt gminy Grodziczno Kazimierz Konicz:

Przepraszam, ale po raz pierwszy korzystam z takiego mikrofonu. Kazimierz Konicz, Wójt Gminy Grodziczno. Moja gminy leży w zasadzie na skraju województwa, jest to jego południowo-zachodni kraniec, w powiecie Nowe Miasto Lubawskie. Z tego względu, że nie ma dzisiaj nikogo z tego regionu, chciałbym zaprezentować powiat nowomiejski. My jako samorządowcy cieszymy się w ogóle z każdej inwestycji jaka jest na terenie naszego województwa. Przysparza to nam splendoru, mamy też mniej kłopotów, bo mieszkańcy są dzisiaj bardzo wymagający i nie darują, jeżeli są jakieś utrudnienia w komunikacji na drodze krajowej czy wojewódzkiej.

Chciałbym na początku podziękować Komisji za zaproszenie. Po raz pierwszy mam przyjemność uczestniczyć w spotkaniu o takiej randze i móc zabierać głos.

Nie będę ględził, bo nie jestem człowiekiem, który lubi dużo mówić, ale korzystając z obecności państwa posłów chciałbym coś powiedzieć konkretnie. Wszyscy mówimy, że nasze województwo jest zapóźnione. Zgadzam się z diagnozą pana marszałka, że potrzeba inwestować w infrastrukturę drogową, kolejową i w linie energetyczne. Cieszę się, że powstała „siódemka" i że powstała trasa szybkiego ruchu i że jest przebudowywana linia kolejowa E65, chociaż jako wójt mam na razie z tej linii same tylko kłopoty, bo budowlani rozwalają mi drogi, które starałem się jako tako utrzymać. Ale myślę, że jak inwestycja kolejowa zostanie ukończona, to i drogi zostaną naprawione.

Chciałbym spytać, co z ustawą o odnawialnych źródłach energii? Jestem wójtem, przedstawicielem gminy, w której została zbudowana pierwsza w województwie biogazownia. Inwestor włożył w to przedsięwzięcie grube miliony i teraz płacze, że z tego tytułu ma tylko kłopoty. Ustawa ciągle nie jest uchwalona i z tego powodu nie są uregulowane kwestie dopłat. Inwestor piszczy, bo nie ma z czego dalej żyć i inwestować. Przydałoby się, żeby Komisja Infrastruktury nadała bieg tej ustawie.

O drodze nr 15 nie będę wspominał, gdyż mówił o niej już kolega. To jest droga strategiczna dla powiatu ostródzkiego i nowomiejskiego i z pewnością ten temat jeszcze zostanie dzisiaj podjęty. Nie możemy dopuścić do tego, aby o niej zapomniano, bo jak mówili już przedmówcy, ma duże znaczenie dla województwa i jest bardzo potrzebna.

Mam pytanie do przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Co z obwodnicą Nowego Miasta ? To inwestycja, której brak hamuje nasz rozwój. Nasz powiat stoi rolnictwem i przemysłem meblarskim. Dla zakładów meblarskich materiały przewozi bardzo dużo tirów. Jeżeli obwodnicy nie będzie, to nie będzie obszarów inwestycyjnych, region nie będzie się rozwijał. Bardzo bym prosił, żeby tę kwestię wyjaśnić.

Swego czasu byłem na spotkaniu w Nowym Mieście, na którym przedstawiciel wojewody czy marszałka województwa powiedział, że obwodnica będzie budowana. Od tego czasu minęło już kilka lat i teraz się mówi, że inwestycja wypadła z planów ze względu na brak finansów.

Na zakończenie bym powiedział tak: jako samorządowcy również rozumiemy, że brakuje środków na realizację strategicznych celów, ale czy to nas usprawiedliwia? Nie wiem skąd wziąć środki finansowe. Powiedziałem swego czasu marszałkowi województwa, że gdybym był decydentem, to bym dodrukował pieniędzy i wykonał inwestycje. Inaczej bowiem nas stąd wszystkich wyniosą, ludzie nas nie wybiorą. Możemy robić wszystko co tylko możemy, ale i tak nie sprostamy ich oczekiwaniom. Wiadomo, że drogi to sprawa strategiczna. Nie będę już mówił o drogach wojewódzkich, bo te są w skandalicznym stanie. Wydaje się, że ten temat powinien być postawiony na spotkaniu z Zarządem Województwa Warmińsko-Mazurskiego i zapewne wielokrotnie będzie stawiany.

Żeby nie zakończyć pesymistycznie: myślę, że wspólnymi siłami, z zarządem województwa i z posłami, a na sali mamy ich licznych przedstawicieli, będziemy się starali, żeby województwo nadal się rozwijało, a przynajmniej, żeby nie zostawało w tyle. Dziękuję bardzo.(*brawa*).

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Wiem, że do wypowiedzi zgłaszał się pan wojewoda. Mam pewną propozycję związaną z tym, że zapewne pan marszałek i pan wojewoda będą chcieli się odnieść do głosów w dyskusji. Jeszcze wypowiedzą się osoby, które wcześniej zgłosiły się do dyskusji, a później przejdziemy do odpowiedzi ze strony administracji rządowej i samorządowej i oczywiście również z naszej strony. Chciałem zapytać, ile jeszcze mamy zgłoszeń? Mamy jeszcze trzy zgłoszenia z sali i oczywiście zgłoszenie ze strony pana posła Orzechowskiego. Pan poseł zabierze głos po tych trzech wypowiedziach. Dobrze? Dziękuję. Proszę bardzo.

Prezes Warmińsko-Mazurskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych Aleksander Reisch:

Aleksander Reisch, prezes Warmińsko-Mazurskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych. Proszę państwa, nieśmiało zabieram głos, bo wszędzie tylko słyszę, że tiry są przyczyną nieszczęścia naszych dróg. Reprezentuję akurat grupę zawodową transportowców drogowych. W naszym województwie, w którym bezrobocie jest znaczne, jest około 300 przedsiębiorstw transportowych posiadających samochody transportowe wysokiej ładowności. W ich posiadaniu jest od 800 do 1000 ciężarówek. W całym kraju jest wielokroć więcej i tworzą system transportowy, który dla Polski przynosi niemały procent produktu krajowego brutto.

Nie dalej, jak kilka tygodni temu, w Sejmie obradowali transportowcy nad tym, jak utrzymać wiodącą rolę w międzynarodowym transporcie samochodowym w Europie. Obecnie jesteśmy jedną z największych potęg w transporcie samochodowym w Europie. Czy z tego będziemy teraz rezygnowali? Co zrobić z drogami w naszym województwie? Jako transportowcy jesteśmy absolutnie za tym, żeby rozwijać sieć dróg ekspresowych, budować obwodnice miast i rozwijać sieć dróg krajowych. Musimy jednak zdawać sobie sprawę, że na ponad 20 tysięcy kilometrów dróg w naszym województwie, drogi krajowe stanowią tylko trochę ponad 6% wszystkich dróg. Pozostałe to drogi wojewódzkie i powiatowe, po których także musimy się poruszać. Wójt gminy Grodziczno bardzo dobrze zauważył, że to też jest dla nas problem.

Gdyśmy spojrzeli na mapę drogową województwa, moglibyśmy zauważyć, gdzie są ograniczenia ruchu. Jeżeli jest droga, to jest na niej ograniczenie ruchu przy przejeździe przez wiadukt z uwagi na jego wysokość. Jeżeli jakaś droga została zmodernizowana, to znowu ograniczenie stanowią jakieś obiekty mostowe. Najwyższy czas, żeby na to popatrzyć w taki sposób, że jak już jakąś drogę doprowadzamy do określonego standardu, to niech ona będzie tak zbudowana, aby na całej długości umożliwiała równy przejazd.

Spójrzmy jeszcze raz na mapę województwa. Gdybyśmy chcieli samochodem ciężarowym dojechać do obojętnie którego z miast położonych na północy województwa,

do Giżycka, Kętrzyna czy Bartoszyc, to musielibyśmy naruszyć przepisy prawa drogowego. Albo też byśmy wykorzystali ładowność ciężarówki w 60%. Czy jakikolwiek klient zgodzi się na to, aby wozić jego ładunki czy towary wykorzystując tylko 60% ładowności pojazdu? Chyba takiego klienta nie ma.

Potencjał transportowy, który posiadamy w województwie, to jest nic w porównaniu z tranzytem. Jesteśmy obszarem tranzytowym wschód-zachód i zachód-wschód. Stanowimy zaledwie kropelkę w morzu samochodów jadących tranzytem przez nasze województwo; tranzyt jest obecnie ogromny. W związku z przejściem granicznym w Budzisku cały „Zachód" jedzie przez Warmię i Mazury. Dlatego „szesnastka" jest dla nas niesamowicie ważna. Ale tę drogę trzeba jeszcze połączyć z „siódemką" i z drogą nr 51.

Kiedy pan prezydent Olsztyna ogłosił, że blokuje Olsztyn, a w zasadzie tylko dwa wiadukty w mieście zamykające Olsztyn dla samochodów ciężarowych, tego dnia miałem od przewoźników mnóstwo telefonów z całego kraju z pytaniem, czy mają ruszać w trasę i zablokować Olsztyn. Jeżeliby Olsztyn zamknął przejazd ciężarówek na ulicy Limanowskiego, czyli na odcinku drogi 51, a do tego doszłoby zamknięcie ulicy Towarowej, to w zasadzie nie wiadomo co robić, jak przejechać na „siódemkę" lub dalej na drogę 51.

Dlatego bardzo się cieszymy, że Komisja Infrastruktury ma wyjazdowe posiedzenie właśnie w Olsztynie. Panie posłanki i panowie posłowie; usłyszycie głosy tych użytkowników, którzy codziennie jeżdżą drogami Warmii i Mazur, ale także tych, którzy uprawiają transport na tych drogach. Czy mamy stanąć? Możemy zlikwidować tiry. Ale spowoduje to wzrost bezrobocia w regionie, które już dzisiaj sięga 30%.; wtedy będzie jeszcze większe. Nasze firmy transportowe to przeważnie małe przedsiębiorstwa pięcio-, sześcio-, dziesięcioosobowe, posiadające pięć, sześć samochodów. Popatrzcie, ile to jest przedsiębiorstw, ilu ludzi ma pracę. Do tego dochodzi przecież jeszcze tranzyty. Naprawdę, jest to niesamowicie ważne.

W imieniu wszystkich przewoźników drogowych zwracamy się z ogromną prośbą do Komisji Infrastruktury, żeby jednak jakoś widzieć województwo warmińsko-mazurskie w nakładach na infrastrukturę drogową. Siedzi koło mnie na sali dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich. Nie chciałbym dzisiaj mówić na temat tych dróg, ale i tutaj potrzeby są ogromne. Będzie nam bardzo ciężko, jeżeli państwo nie popatrzycie na nasze problemy w sposób, jaki nawet trudno mi określić. Dziękuję bardzo.(*brawa*).

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Obroty finansowe transportu drogowego w Polsce, jeśli chodzi o wartość przewożonych towarów, to jest ponad 150 miliardów złotych, a transportu kolejowego – 20 miliardów. Dlaczego tak jest, państwo chyba dobrze wiecie. Między innymi dlatego, że tak wygląda stan linii kolejowych w Polsce. Cały sens polityki transportowej polega na tym, co zrobić, aby ta dysproporcja się zmniejszała. Bo wtedy oczywiście sytuacja na drogach będzie inna. Myślę, że wszyscy obecni na sali doskonale to rozumieją. A przy okazji – szefem międzynarodowej organizacji przewoźników drogowych też jest Polak. Proszę bardzo.

Wójt gminy Kurzętnik Adam Zapałowski:

Naprawdę, wypowiem się króciutko.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze, niech pan powie.

Wójt gminy Kurzętnik Adam Zapałowski:

Tylko dwa zdania; Adam Zapałowski, wójt gminy Kurzętnik. To również powiat nowomiejski. Chciałbym się ustosunkować do wypowiedzi dwóch moich przedmówców – do wójta gminy Grodziczno i do pana prezesa Reischa. Widziałem, że uśmiech zgromadzonych wywołała wypowiedź pana wójta Konicza, że wszyscy jesteśmy z wyboru i nie wiadomo co się stanie jak będą wybory.

Pan wójt ma rację, absolutną rację. Zarówno parlamentarzyści, jak i doskonała większość osób zgromadzonych na sali dzisiejszego posiedzenia, swoje stanowiska piastuje z wyboru, a jeśli nie z wyboru, to z pokrewnych rzeczy.

Proszę państwa, niedługo będą wybory i trzeba będzie się z naszej działalności rozliczyć. Nie chciałbym, żeby to rozliczenie było smutne i tragiczne. Sytuacja w zakresie

komunikacji na terenie naszego województwa wynika z układu sił politycznych, jakie panują dzisiaj w naszym państwie. Niestety, nie da rozdzielić gospodarki od polityki. Ponieważ w generalnej większości to partie polityczne obsadzają dzisiaj stanowiska rządowe, tak to wszystko, proszę państwa, wygląda.

Pamiętam doskonale, bo dość długo pracuję w samorządzie, jak łatwo można manipulować takimi sprawami, jak łatwo było zmienić przebieg drogi krajowej nr 15, która praktycznie prowadziła od zachodniej granicy przez Poznań, Toruń i Olsztyn do wschodniej granicy Polski. Wystarczyło, że była większa siła przebicia posłów z danego rejonu i został zmieniony przebieg drogi krajowej nr 15. Ona już tylko biegnie do Ostródy i tam przechodzi w „szesnastkę”. Wszystko jest łatwo zmanipulować i zrobić. Prosiłbym jednak, aby nasze województwo w większym stopniu było dostrzegane na forum parlamentu i rządu i brane pod uwagę. Wydaje mi się, że w tej chwili stworzyliśmy drugą kategorię Polski. I w tym momencie dochodzi do tworzenia skansenu.

Ja mówię tak: bardzo ładnie, będziemy mieli skansen i cała Polska będzie przyjeżdżała nas zwiedzać. Tylko, po czym będzie przyjeżdżała? Za chwilę się okaże, że do tego warmińsko-mazurskiego skansenu nie można dojechać. Lepiej samolotem polecieć sobie na wczasy, bo to wyjdzie taniej i będzie wygodniej. A my w swoim województwie, proszę państwa, pozostaniemy.

Chciałbym jeszcze nawiązać do wypowiedzi pana dyrektora Nicewicza z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, bo wydaje się, że albo jego prezentacja nie była pełna, albo o czymś zapomniał. Dokładnie nie pamiętam, ale było to dwa albo trzy lata temu, byłem w Generalnej Dyrekcji w Warszawie na spotkaniu z ówczesnym ministrem infrastruktury. Obecny na spotkaniu minister obiecał, że do 2016 roku będziemy jeździli, nie mówię już obwodnicą Nowego Miasta, bo obwodnicę będziemy dopiero budować, ale częścią drogi krajowej nr 15, która miała przebiegać przez Nowe Miasto.

Dzisiaj jest rok 2013; śladu nie ma po tej obwodnicy, nic się nie dzieje. Nic się nie dzieje w związku z tą obwodnicą. Słyszałem dzisiaj, że obwodnica może będzie w roku 2015. Proszę państwa, bardzo w to wątpię. A doraźne próby łatania dziury, bo odcinki tej drogi były remontowane, do niczego nie prowadzą. Dzisiaj drogi są rozjechane totalnie. 12,5 tysiąca pojazdów przejeżdża przez Nowe Miasto, z czego ponad 30% stanowią samochody ciężarowe o dużej ładowności. To wszystko jest rozjechane. Pan prezes powiedział, żeśmy polikwidowali koleje i dalej likwidujemy. Bardzo dobrze. A transport wyprowadzimy na drogi, których nie ma. Dziękuję bardzo.(*brawa*).

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

Dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Działdowie Jerzy Grochocki:

Dziękuję. Jerzy Grochocki, dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Działdowie. Reprezentuję pana starostę działdowskiego, pana Mariana Janickiego. Obecnie przez powiat działdowski trwa przebudowa linii kolejowej E65 Gdynia-Warszawa. Piękna jest nowa linia, w związku z tym powstają piękne obiekty inżynierskie, zarówno wiadukty jak i mosty. Cieszymy się z tego bardzo. Lecz widzimy pewien problem, gdyż do tych nowoczesnych obiektów niedługo nie będziemy mogli dojechać naszymi drogami lokalnymi.

Dlatego chcielibyśmy zwrócić uwagę państwa na to, aby piękny program przebudowy dróg lokalnych, jaki istnieje od wielu lat, mógł być wykorzystany również do przeprowadzenia remontów dróg powiatowych, które w wyniku prowadzonej przebudowy linii kolejowej troszeczkę ucierpiały. Na ręce pana przewodniczącego chciałem przekazać pismo pana starosty wraz z koncepcją przebudowy tychże dróg. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Panie pośle, jeszcze jedna osoba się zgłosiła do dyskusji. Czy są inne zgłoszenia poza administracją rządową, samorządową? Czy panowie posłowie pozwolą jeszcze na wypowiedzi z sali i poczekają? Rozumiem, że mamy jeszcze tylko jedno zgłoszenie. Proszę bardzo.

Burmistrz miasta i gminy Tolkmicko Andrzej Lemanowicz:

Andrzej Lemanowicz, burmistrz miasta i gminy Tolkmicko. Jest to gmina nadzalewowa. Na dzisiejszym spotkaniu wspomniano już o przekopie przez Mierzeję Wiślaną. Dużo dzisiaj mówiono o drogach i o kolei, ale nie należy także zapominać o drogach wodnych, które są bardzo ważne. Pan marszałek wspominał, że prace nad projektem przekopu trwają. Chodzi mi o jedną rzecz – żeby terminów realizacji tej inwestycji nie przekładać w nieskończoność. A już była mowa o latach 2012, 2014, 2016 i 2018.

Jestem przekonany, że prace pana marszałka zakończą się pozytywnie, ale jak nie będzie politycznej decyzji do tego, że wykonujemy tę inwestycję, to nigdy już nie zostanie wykonana, chociaż starań było bardzo dużo. Mam nadzieję, że po latach, które minęły od początkowych decyzji, wreszcie nastąpi czas, że drogi wodne też zostaną docenione. Dzięki temu że jesteśmy nad Zalewem, mamy dostęp do morza. O tym też trzeba pamiętać. Bo stale mówimy o drogach lądowych i o kolei. Ale drogi wodne też są bardzo ważne dla rozwoju naszego województwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo – pan poseł.

Poseł Andrzej Orzechowski (PO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, szanowni państwo.

Głos z sali:

Czy możemy zrobić dwie minuty przerwy ze względów technicznych?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Przepraszam, krótka przerwa techniczna, za chwilę wznawiamy obrady.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Możemy już wznowić obrady. Bardzo proszę; pan poseł Orzechowski.

Poseł Andrzej Orzechowski (PO) – spoza składu Komisji:

Na początek wystąpień, zwłaszcza parlamentarzystów, padły mocne słowa o skandalu, o nieudolności. Może to trochę zbyt wiele. Dlatego że infrastruktura, podobnie jak polityka międzynarodowa, ma trochę charakter apolityczny. Można powiedzieć, że do tej pory było wiele różnych rządów, a Warmia i Mazury i Polska Północno-Wschodnia, to ciągle jeszcze biała plama pod względem infrastrukturalnym.

Korzystając z tego, że na dzisiejszym spotkaniu jest wielu gości, szczególnie członków Komisji Infrastruktury, może nie warto mówić zgorzkniałym językiem, tylko naprawdę poszukać argumentów typu „Mazury cud natury”, czy innych argumentów ekonomicznych, które będą przekonywały gości do tego, żeby rzeczywiście trzeba lepiej zadbać o infrastrukturę na Warmii i Mazurach. Ale sami powinniśmy się trochę do tego przyłożyć.

Przypominam sobie podobne spotkanie w Mrągowie na podsumowanie konsultacji w sprawie drogi nr 16. Okazało się, że zamiast rozmawiać o wariantach budowy tej drogi, podważano jej celowość, bo na konsultację przyszli sami przeciwnicy budowy drogi. Wśród zwolenników drogi była tylko przedstawicielka administracji rządowej, czyli pani burmistrz miasta Mrągowa, i oczywiście ja.

Powiem krótko – nie powinniśmy w debacie skupiać się na zbyt wielu różnych wątkach. Ostatnio na spotkaniu w Ełku, w którym mieszkam, przekazałem informację, że minister transportu w swoim wystąpieniu powiedział, że jednak do 2020 roku będzie budowana droga ekspresowa Via Baltica, czyli S61, od „ósemki” do granicy państwa. Jeden z uczestników spotkania powiedział – „Dobrze, od tego czy innego rządu już naprawdę nie będę oczekiwał niczego innego. Jeśli ta inwestycja zostanie zrealizowana, to będzie bardzo dobrze”.

Proponowałbym, abyśmy się skupili na Warmii i Mazurach i na kilku kluczowych kwestiach związanych z infrastrukturą, na kilku ważnych szlakach komunikacyjnych. Skoro mówimy o drogach, to wiadomo, najważniejsza jest „siódemka”, jej dokończenie. Ważne jest także połączenie od Olsztynka do Olsztyna i dalej do Wójtowa, do „szesnastki” Chodzi o to, żeby droga ekspresowa S7 była połączona z drogą nr 16. Ważna jest

także Via Baltica, a również „szesnastka" na całym swym ciągu od kończonego obecnie odcinka do Orzysza.

Natomiast jeśli chodzi o kolej, to dla wschodniej części województwa mamy dosyć dobrą informację, bo do 2020 roku będzie budowana linia Rail Baltica. Z punktu widzenia subregionu ełckiego jest to bardzo dobra informacja. Powinniśmy się natomiast skupić na tym, żeby, wpisując się w Rail Baltica, w całości został zelektryfikowany odcinek linii kolejowej od Ełku poprzez Olsztyn, Elbląg do Trójmiasta. Myślę, że jest to możliwe w perspektywie lat 2014-2020. Istotne jest także szybkie połączenie Olsztyna z Warszawą. I na tym bym się skupił. To może nie jest zbyt dużo, ale gdyby te wszystkie przedsięwzięcia inwestycyjne zostały zrealizowane, to mógłbym powiedzieć tak, jak powiedział przytoczony mieszkaniec Ełku – nie jest ważne, jaki to zrobi rząd, czy ten obecny, czy jakikolwiek następny. Ważne, żeby coś było zrobione i z tego naprawdę będziemy mogli być zadowoleni. To bym dedykował wszystkim członkom Komisji Infrastruktury. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ja bym do tego jeszcze dołożył przedsięwzięcia związane z kwestiami dotyczącymi żeglugi, tej śródlądowej i tej morskiej.

Poseł Andrzej Orzechowski (PO) – spoza składu Komisji:

Oczywiście.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeśli nasze stanowisko ma być pełne, to powinniśmy do tego dodać budowę lotniska w Szymanach. Jutro mamy je wizytować. Proszę bardzo.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący. Nie chcę być kolejnym mówcą-posłem, który podsumowuje dyskusję, niemniej jednak chciałbym ponowić wniosek, który zgłosiłem w trakcie dyskusji, a więc nie był to wniosek formalny. Zgłaszam wniosek, abyśmy jednak zdecydowali o opracowaniu dezyderatu Komisji dotyczącego tematu będącego przedmiotem dzisiejszej dyskusji, a mianowicie sytuacji komunikacyjnej Warmii i Mazur.

Informuję wszystkich, że jeżeli dezyderat do rządu zostanie przez Komisję przyjęty, rząd musi przedstawić swoje oficjalne stanowisko do tego dokumentu. Wraz z wnioskami, pytaniami bądź ewentualnie ze swoim stanowiskiem, które dla nas będzie bardzo ważne. Wówczas, kiedy już będzie odpowiedź na nasz dezyderat, jest głęboki sens, żeby się spotkać ponownie. Pytanie tylko, czy to drugie nasze spotkanie powinno się odbyć również w Olsztynie. My, ze swej strony, wszystkich państwa serdecznie zapraszamy na Warmię i Mazury i do Olsztyna. Posiedzenie może się także odbyć w Warszawie. Przecież odbywają się również posiedzenia Komisji, na które zapraszamy szerokie grono przedstawicieli samorządów z poszczególnych województw.

Nie chcę, broń Boże, dokonywać podsumowania dyskusji, bo w tym momencie to nie moja rola, ale wówczas moglibyśmy zdecydowanie pójść do przodu. Rząd bowiem zająłby stanowisko, w którym by powiedział „tak i tak, takie, a nie inne rzeczy robimy, a z tego rezygnujemy". Wtedy mogłaby się odbyć kolejna dyskusja, bo rozumiem, że będzie możliwość ponownego się wypowiadania. Dochodzimy do jakiś wniosków, które sprawy Warmii i Mazur posuwają się do przodu. Dziękuję bardzo.(*oklaski*).

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo za dwie ostatnie wypowiedzi; były bardzo konstruktywne. Pan marszałek zaczynał nasze posiedzenie, to zróbmy tak, żeby także je zakończył. A teraz dajmy szansę panu wojewodzie. To już jest sukces, że pan wojewoda cały czas jest z nami i słucha wypowiedzi. Bardzo proszę.

Wicewojewoda warmińsko-mazurski Jan Maścianica:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni członkowie Komisji Infrastruktury, szanowni państwo. Ja też chcę się przyłączyć do podziękowań za zorganizowanie wyjazdowego posiedzenia Komisji i przybycie do Olsztyna. Z autopsji wiem, jak ważne są takie spotkania. Wiele lat temu przewodniczyłem Fundacji Ochrony Wielkich Jezior Mazurskich.

Moja skromna instytucja zabiegała wtedy o *master-plan* dla Wielkich Jezior Mazurskich. Pamiętam wyjazdowe posiedzenia najpierw senackiej, a potem sejmowej komisji właściwej dla spraw środowiska; było przełomowe dla strumienia pieniędzy, które potem wpłynęły w ten region. Taką też nadzieję wyrażam dzisiaj i składam podziękowanie w imieniu przedstawiciela rządu, wojewody warmińsko-mazurskiego, pana Mariana Podziewskiego. Pan wojewoda uczestniczy dzisiaj w Konwencie Wojewodów, w związku z tym nie mógł być osobiście obecny na posiedzeniu Komisji.

Chcę mówić merytorycznie, ale zacznę politycznie. Nie ma teraz na sali kolegi Zbyszka Babalskiego, ale *ad vocem* jego wypowiedzi. Po wielu latach pracy w samorządzie terytorialnym, 31 grudnia 2007 roku rozpocząłem swoją kadencję w administracji rządowej obejmując schedę po poprzednim rządzie. W wielu wypowiedziach była mowa o tym, że kwestia infrastruktury, to nie kwestia tego czy innego rządu, ale wielu lat działalności wszystkich rządów. Pamiętam, jak przejmowaliśmy bilans otwarcia, który był absolutnie niezbilansowany. Dosłownie na pięć minut przed dwunastą przed wyborami 2007 roku przyjmowaliśmy program budowy dróg krajowych co najmniej w połowie niedofinansowany, przynajmniej jeśli chodzi o województwo warmińsko-mazurskie. I to jest grzech pierworodny, który kładzie się cieniem na ten program od początku.

Z własnego doświadczenia wiem, a jest to stara maksyma, że broniąc wszystkiego, nie bronimy niczego. Trawestując tę maksymę można powiedzieć, że zabiegając o wszystko, nie zabiegamy o nic. Dziękuję panu posłowi Orzechowskiemu, że to właśnie powiedział. Komisja Infrastruktury powinna wyjechać z Olsztyna z jasnym obrazem występujących tu priorytetów. Mam nadzieję, że pan marszałek jeszcze o nich powie. Bo od 1998 roku organizatorska i inspiratorska rola wojewodów się skończyła. Za rozwój regionalny odpowiedzialne są samorządy wojewódzkie, co z całą ulgą przyjmuję. Wojewodowie pełnią nieco inne funkcje, często różnego rodzaju policji.

Ponieważ jednak na posiedzeniu Komisji nie ma dzisiaj przedstawicieli rządu szczebla centralnego, korzystam z obecności posłów. Jeśli członkowie Komisji chcą usłyszeć opinię o priorytetach naszego województwa, to powiem tak. Mając świadomość, że zawsze będzie brakowało środków finansowych i że dostępne środki zawsze będą ograniczone w stosunku do potrzeb, trzeba określić priorytety. Tak one się przedstawiają z punktu widzenia przedstawiciela rządu w terenie:

-dokończenie modernizacji „siódemki", gdyż droga ta jest kluczowa dla dostępu województwa do całego kraju;

-połączenie „siódemki" ze stolicą województwa, to jest budowa drogi S51, ale także dokończenie budowy drogi S16 łączącej z drogą S7;

-budowa całej drogi S16. Jest ona kręgosłupem komunikacyjnym całego województwa warmińsko-mazurskiego w relacji wschód- zachód. Jakby nie patrzyć, ta droga decyduje o wszystkim.

Nie przeceniałbym roli tranzytowej naszego województwa. Mówił o tym prezes Warmińsko-Mazurskiego Zrzeszania Przewoźników Drogowych. Nie jest priorytetem dla województwa dominanta czynnika transportowego. Uważam, że byłoby lepiej, żeby projektowana i budowana autostrada A2 pełniła funkcję połączenia tranzytowego wschód--zachód. Warmia i Mazury to także region cenny przyrodniczo i o te walory trzeba dbać, bo one są podstawą rozwoju turystyki, ale także innych dziedzin życia. Ale „szesnastka" jest kręgosłupem komunikacyjnym decydującym o możliwości poruszania się po województwie, przede wszystkim w relacji wschód-zachód, ale także ze wszystkimi drogami północ-południe. Bez niej województwo warmińsko-mazurskie po prostu nie istnieje.

Trzecia relacja jest taka, o której mówił pan poseł Andrzej Orzechowski. Nie uzgadnialiśmy z panem posłem swoich wystąpień, ale budowa drogi Via Baltica jest kwestią skomunikowania wschodniej części województwa z Warszawą w relacji północ-południe.

Lotnisko regionalne w Szymanach powinno być rozważane w czwartej kolejności. Jest to jednak już kwestia nie działań rządu, ale samorządu województwa; z jego środków to przedsięwzięcie ma być finansowane, a także ze środków unijnych. Z pewnością sprzyjać mu będzie przyjazny klimat. Panu Wróblewskiemu i całemu Zarządowi Województwa życzę, żeby mogli skorzystać z okresu obowiązywania ustawy lotniskowej i zrealizować lotnisko na podstawie istniejących przepisów.

Świadomie nie wspominam o innych rzeczach, gdyż obawiam się, że w nakreślonej perspektywie roku 2020 nie starczy środków, jako że skala potrzeb, szczególnie w zakresie infrastruktury, jest ogromna. Przyłączam się do tezy, którą przekazał pan marszałek Jarosław Słoma o tym, że województwo jest zapóźnione i niedostępne komunikacyjne i że jest to kluczowy element decydujący o perspektywach rozwojowych Warmii i Mazur.

Jeszcze raz dziękuję panu przewodniczącemu i członkom Komisji Infrastruktury za przybycie. Zawsze oddaję się do dyspozycji państwa.

Jeszcze dwie kwestie merytoryczne. W wystąpieniu pana ministra, posła Jerzego Polaczka, podniesiona została kwestia dynamiki działania i sprawności organizacyjnej poprzedniego kierownictwa olsztyńskiego oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Wiem, że pan Królikowski jest obecny na sali. Następcy pana dyrektora Królikowskiego są równie sprawni. W ocenie wojewody warmińsko-mazurskiego, olsztyński oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad jest jednym z najsprawniejszych, fantastycznie przygotowuje i realizuje inwestycje drogowe. Powierzenie mu projektowania i budowy odcinka drogi S7 także poza granicami województwa jest tego pochodną. To jest jedna kwestia.

I druga kwestia, która tak niepokoiła prezydenta Olsztyna, pana Piotra Grzymowicza, będąca jednocześnie kwestią do dyskusji. Otóż, proszę państwa, jeśli patrzymy na cały problem z punktu widzenia strategicznego, to trzeba rozstrzygnąć czy kwestia dostępności komunikacyjnej jest priorytetem, czy może jest z nim równorzędna, czy też może podrzędna wobec kwestii wygody i komfortu życia mieszkańców. Popieram postulat prezydenta Olsztyna, choć nie zawsze zgadzam się z metodami, czemu dałem wyraz 1 marca tego roku stosując nakazy pozwalające na odblokowanie drogi nr 16 i nr 51. Także jestem zdania, że obwodnica Olsztyna jest potrzebna. W pierwszej kolejności jest ona pochodną, zresztą słusznych, zabiegów pana prezydenta o zapewnieniu mieszkańcom Olsztyna komfortu i spokoju, a nie dostępności komunikacyjnej. Dysponując określonymi środkami, jeżeli miałbym wybierać pomiędzy obwodnicą Olsztyna a drogą ekspresową z Olsztynka do Olsztyna, to zawsze bym wybrał to drugie rozwiązanie. Ono bowiem, a nie obwodnica Olsztyna, decyduje o perspektywach rozwojowych województwa i jego stolicy. Oczywiście, obwodnica też jest ważna, choćby z tego powodu, że komunikuje także z drogą nr 16.

I ostatnia kwestia. Dotyczy wątpliwości, która się wkradała do jednej z wypowiedzi. Znajdujemy się w trakcie roboczych uzgodnień z panem dyrektorem Nicewiczem z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, dotyczących wniosku, czy raczej postulatu, z którym Generalna Dyrekcja wystąpiła do prezydenta Olsztyna. Chodzi o zwrot kosztów za wywłaszczenia nieruchomości pod projektowaną obwodnicę nr 16. My w tej sprawie nie mamy wątpliwości. Pan dyrektor wystąpił z wnioskiem o wydanie decyzji ZRID, czyli zasad realizacji inwestycji drogowych. Ponieważ to wojewoda wskazuje płatnika, jest rzeczą oczywistą, że przy tak sformułowanym wniosku i autorstwie wniosku, płatnikiem będzie wnioskodawca, czyli Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Apelowałbym do pana prezydenta Grzymowskiego. Nie każdą kwestię roboczą i administracyjną trzeba rozstrzygać na oczach publiczności i od razu z tym wychodzić do prasy. Nie zawsze bowiem podejmujemy słuszne decyzje i nie zawsze mamy pełny obraz sytuacji i obowiązujących przepisów prawa. To, co powinno się rozstrzygać w trybie roboczym, często niepotrzebnie absorbuje i bulwersuje publiczność. Chcę zapewnić, że ten problem rozwiążemy po myśli samorządu stołecznego miasta wojewódzkiego, jakim jest Olsztyn, i po myśli jego mieszkańców. Dziękuję bardzo.(*brawa*).

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, panie marszałku.

Członek Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego Witold Wróblewski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Ponieważ wiele już powiedziano dzisiaj na temat infrastruktury w naszym województwie, nie będę tych głosów powielał. Jedno jest pewne – nie ma rozwoju regionu bez rozwoju infrastruktury. Bez infrastruktury stoimy w miejscu, a może nawet się cofamy.

W dyskusji poruszono wiele pilnych tematów i problemów wymagających rozwiązania. Z racji tego, że w tej chwili zajmuję się również przebudową lotniska w Szymanach, chciałbym się odnieść do pewnych wypowiedzi w dyskusji. Nie można jednoznacznie twierdzić, że zaniedbania ze strony samorządu są przyczyną obecnego stanu tego lotniska. Przypomnę, że w 2009 roku pan wojewoda przekazał samorządowi województwa na zasadzie darowizny grunty pod budowę lotniska w Szymanach. Przedtem były one w dyspozycji Agencji Mienia Wojskowego, która przejęła ponad 700 hektarów gruntów zajmowanych uprzednio przez lotnisko wojskowe Zatem nie są to wieloletnie zaniedbania, samorząd nie był od wielu lat w posiadaniu terenów lotniskowych i dopiero teraz się mówi o budowie lotniska regionalnego z prawdziwego zdarzenia. Przypomnę, że w latach 2003-2007 lotnisko funkcjonowało sezonowo; w soboty lądowały i startowały z niego samoloty czarterowe z Niemiec.

Dzisiaj nie jest celowe prowadzenie dyskusji o historii, gdyż jesteśmy daleko zaawansowani w przygotowaniach do budowy lotniska. Mamy już przeprowadzone wszystkie badania środowiskowo, czekamy tylko na decyzję Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Mam nadzieję, że otrzymamy ją w czerwcu tego roku. Jesteśmy również na etapie wyboru projektanta i mam nadzieję, że niebawem rozpoczną się prace projektowe. Jeszcze w tym roku przewidujemy ogłoszenie przetargu na budowę terminalu i wydłużenie pasa startowego o 500 metrów. Patrząc z perspektywy finansowej lat 2007-2013 myślę, że do połowy 2015 roku powinniśmy zrealizować całą inwestycję pod nazwą Regionalne Lotnisko Szczytno-Szymany. Zgodnie z prognozami, lotnisko będzie mogło obsługiwać początkowo 70-80 tysięcy pasażerów rocznie, a docelowo pół miliona. Koszt budowy terminalu o powierzchni 5-6 tysięcy metrów kwadratowych wydłużenie pasa startowego i instalacja urządzeń lotniskowych nie powinien przekroczyć 200 mln zł.

To prawda, że sprawa własności terenu lotniska znajduje się w sądzie. Dzierżawcy została skutecznie wypowiedziana umowa. Każdemu jednak przysługuje prawo odwołania się od decyzji sądu pierwszej instancji. Wygraliśmy sprawę w sądzie w Olsztynie i od wyroku strona odwołała się do Sądu Apelacyjnego w Białymstoku. Uważam jednak, że jest to sprawa drugorzędna. Najważniejsze, że jesteśmy daleko zawansowani w pracach przygotowawczych.

Jutro członkowie Komisji Infrastruktury mają wizytować teren lotniska w Szymanach. Mam nadzieję, że państwo naocznie się przekonacie, jak duże jest to lotnisko. Pas startowy ma długość dwóch kilometrów i dzisiaj mówimy jedynie o jego przebudowie do długości dwa i pół kilometra. Oczywiście, niezbędne jest zainstalowanie odpowiednich urządzeń lotniskowych i wybudowanie terminala. Dzięki temu lotnisko będzie spełniało wymagane standardy.

Na jeszcze jedną rzecz chciałbym zwrócić uwagę państwa, a mianowicie na partycypację samorządów w różnych działaniach spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, polegających na przebudowach i modernizacjach linii kolejowych. Bardzo nam na tym zależy, gdyż wiele linii kolejowych jest w bardzo złym stanie. Co to za linia kolejowa, na której pociągi mogę jechać jedynie z prędkością 20-30 kilometrów na godzinę? Takie połączenie kolejowe nie stanowi żadnej konkurencji dla transportu samochodowego, który oferuje pasażerom znacznie korzystniejsze warunki podróży.

Prośba do Komisji Infrastruktury o wsparcie takich działań, dzięki którym infrastruktura kolejowa nie będzie likwidowana. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy chciałby zabrać głos ktoś z przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad lub ewentualnie również z PKP Polskie Linie Kolejowe? Tak? Ponieważ na początku posiedzenia jako pierwszy zabierał głos pan dyrektor z Generalnej Dyrekcji, może teraz najpierw wypowie się przedstawiciel kolei. Proszę bardzo.

Pełnomocnik Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA, dyrektor ds. rewitalizacji i programowania inwestycji Piotr Malepszak:

Szanowni państwo, Piotr Malepszak, Polskie Linie Kolejowe, pełnomocnik Zarządu i dyrektor do spraw rewitalizacji i programowania inwestycji. Spróbuję odpowiedzieć na pytanie skierowane przez pana posła Jerzego Polaczka. Zasadniczo projekt moderni-

zacji linii kolejowej E65 – Północ przewiduje, że mamy ją dostosować do taboru poruszającego się z prędkością 200 km/godz., a na odcinkach przebiegających przez województwo warmińsko-mazurskie – z prędkością około 105 km/godz. Koszt tej inwestycji wyniesie około dwa i pół miliarda złotych. W skali całej inwestycji od Warszawy do Gdańska, a właściwie do Gdyni-Chyloni, jest to nieco ponad 25% łącznych kosztów. Do 2014 roku linia E65 ma być dostosowana do prędkości 160 km/godz., ponieważ jeszcze nie będzie funkcjonował system sygnalizacji kabinowej. System ten umożliwia przekroczenie prędkości 160 km/godz. System ten chcemy wdrożyć nieco wcześniej na Centralnej Magistrali Kolejowej.

Czas przejazdu w relacji Warszawa-Trójmiasto jest może mniej istotny dla mieszkańców województwa warmińsko-mazurskiego, ponieważ nie dotyczy bezpośrednio stolicy regionu. Docelowo czas przejazdu z Warszawy do Gdańska ma wynieść dwie i pół godziny. Natomiast istotne dla województwa jest połączenie z Warszawy do Olsztyna. W tym przypadku mówimy o drugim projekcie taborowym. Jest to projekt przewoźnika Intercity, który przewiduje, że po modernizacji linii czas przejazdu z Warszawy do Olsztyna wyniesie około dwóch godzin i 15 lub 20 minut. Ma to nastąpić do końca 2015 roku.

Padło też pytanie dotyczące liczby przejazdów kolejowych. Musicie państwo wiedzieć, że skrzyżowania dróg kołowych z liniami kolejowymi są każdego roku dla Polskich Linii Kolejowych pewnym negatywnym doświadczeniem. Z jednej strony, mamy bowiem bardzo niezdyscyplinowanych kierowców korzystających z dróg, z drugiej – stare przepisy. Rozporządzenie ministra dotyczące tej kwestii nie było nowelizowane od 1996 roku. Przepisy przewidują, że Polskie Linie Kolejowe w całości pokrywają koszty utrzymania i obsługi przejazdów kolejowych. W skali europejskiej jest to pewien ewenement.

Z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego skupiliśmy się w pierwszej kolejności na przejazdach, gdzie występują ograniczenia prędkości jazdy pociągów wynikające ze złego stanu przejazdów lub natężenia ruchu na liniach, gdzie są zlokalizowane przejazdy kolejowe. Określa się to iloczynem ruchu. To jest ciekawe zjawisko. Generalnie, od roku 1996, to jest od czasu ukazania się rozporządzenia w sprawie przejazdów kolejowych, natężenie ruchu na drogach wzrosło wielokrotnie. Natomiast ruch kolejowy na części linii zmalał, a na części znacznie się zwiększył. Z powodu znaczącego wzrostu ruchu drogowego, spółka Polskie Linie Kolejowe jest karana, gdyż dla bezpieczeństwa ruchu musimy ograniczyć prędkość jazdy pociągów nawet do 20 km/godz.

Dlatego w naszym programie działań przewidujemy przebudowę 425 przejazdów kolejowych. Pan poseł Polaczek wspomniał o liczbie około dwóch tysięcy przejazdów kolejowych. Dotyczy ona tylko przejazdów modernizowanych i rewitalizowanych. Dla obrazowania skali problemów występujących na polskich drogach i przejazdach kolejowych, jako ciekawostkę podam, że w zeszłym roku na drogach naszych południowych sąsiadów, w Republice Czeskiej, miało miejsce 9 wypadków na przejazdach kolejowych; wszystkie z udziałem polskich kierowców. Coś, co w Czechach lub w Niemczech jest niewyobrażalne, że kierowca wjeżdża na przejazd kolejowy z włączoną sygnalizacją, jest u nas praktycznie codzienną sytuacją. Dlatego przejazdy zabezpieczone sygnalizacją czy rogatkami mimo wszystko nie zdają u nas egzaminu. Kierowcy i tak omijają rogatki i wjeżdżają na przejazd kolejowy przy włączonej sygnalizacji. Była to oczywiście jedynie dygresja dotycząca przejazdów kolejowych.

Interoperacyjność kolei to kwestia złożona. W mojej ocenie, w pierwszej kolejności musimy skupić się na odtworzeniu infrastruktury kolejowej w warstwie podstawowej. Chodzi oczywiście o tory kolejowe pozwalające po nich jechać nie z prędkością 30 kilometrów na godzinę, tylko 100, 120 czy 160 kilometrów na godzinę. Wszystkie inne kwestie, związane chociażby z systemem sygnalizacji kabinowej, mają to do siebie, że ich rozwiązanie wymaga znacznych kosztów; są jednak niezbędne. Nie mówiąc już o tym, że obowiązują u nas określone przepisy europejskie i nie uciekniemy od tych tematów. Dziękuję bardzo.(*brawa*).

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo dziękuję za wypowiedź i jednocześnie odpowiedź. Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Dyrektor oddziału GDDKiA Mirosław Nicewicz:

Na początek chciałbym wyjaśnić, a także przeprosić za nieobecność moich przełożonych. Dzisiejsze posiedzenie Komisji Infrastruktury miało mieć charakter regionalny, dlatego zapadła taka, a nie inna decyzja personalna. Jeszcze raz przepraszam w imieniu swoich szefów. Rozumiem, że moja osoba jest niewystarczająca rangą wobec państwa oczekiwań.

Odniosę się do kwestii merytorycznych podniesionych w dyskusji. Do części z nich odniósł się już pan wojewoda, natomiast do wyjaśnienia pozostaje sprawa strategii oraz podstawowych ciągów komunikacyjnych, które w najbliższych latach Generalna Dyrekcja czy Skarb Państwa powinny modernizować, przebudowywać czy wręcz budować nowe drogi, jak w przypadku drogi S7 i S16. To są dwie podstawowe drogi w województwie warmińsko-mazurskim, co znajduje też potwierdzenie w prowadzonych przez nas pracach przygotowawczych. Może nie dość wyraźnie zarysowałem to w swojej prezentacji.

Prace przygotowawcze obejmujące całą drogę S7 zostały już zakończone; uzyskaliśmy już decyzję ZRID. Natomiast w przypadku S16 prace dotyczą całego przebiegu drogi na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. Prace te znajdują się w różnej fazie realizacji. Najbardziej zaawansowane są prace na odcinku drogi, który przywoływany jest jako priorytetowy w opracowaniu pana profesora Rafalskiego na odcinku Olsztyn-Mrągowo. Niektóre prace, jak w przypadku odcinka do Biskupca, już są zrealizowane, albo też są w takim stopniu zaawansowane, że w niedalekiej przyszłości jesteśmy w stanie złożyć wniosek o decyzje środowiskowe.

Jak państwo wiecie, redukcji uległ rządowy program budowy dróg krajowych i niektóre prace zostały przyhamowane, natomiast nie zatrzymane. To właśnie dotknęło odcinka drogi S16 na wschód od Mrągowa. Prace studialne były kontynuowane również wtedy, kiedy rządowy program został przyhamowany. Prace środowiskowe zostały zakończone i prawdę mówiąc jesteśmy w przededniu złożenia wniosku o decyzję środowiskową. To pokazuje koncentrację naszych działać na podstawowych ciągach dróg, o których mówiła większość przedmówców. Natomiast zupełnie inną kwestią jest kolejność realizacji. To już nie jest właściwość oddziału.

Padło także pytanie, dlaczego nasz oddział zajmuje się odcinkiem drogi ekspresowej S7 na terenie województwa mazowieckiego, a nie tylko drogami w granicach województwa warmińsko-mazurskiego? Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest organizacją jednolitą i dyrektor oddziału wykonuje zadania powierzone przez Generalnego Dyrektora w zakresie całej sieci drogowej. Stąd wzięło się zadanie na drodze ekspresowej S7, którym się obecnie zajmujemy.

W prezentacji podałem wartość prac wykonanych w ostatnich latach, a więc od 2007 do 2012 roku, na realizację głównych inwestycji drogowych; była to kwota 4,7 miliarda złotych. Środki te wydatkowane zostały przede wszystkim na drogi S7, „szesnastki" i obwodnic. Do tego dodać trzeba jeszcze drogę S22. Pan minister Polaczek pytał o relację tych wydatków do całości środków przeznaczonych we wspomnianym okresie przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad na realizację inwestycji drogowych. Dla pełnego obrazu musiałbym do wymienionej kwoty 4,7 miliarda złotych dodać także inne wydatki poniesione na realizację innych dróg poza tymi, które określiłem jako podstawowe w województwie. Wówczas wydatki wzrosłyby do kwoty powyżej 6 miliardów złotych. W całej Generalnej Dyrekcji pula wydatków przekroczyła 100 miliardów złotych. Jeśli podzielimy tę kwotę przez 16, czyli przez liczbę województw, to na rejon Warmii i Mazur wydatkowaliśmy mniej więcej tyle, ile wyniosła średnia. Nie wiem czy można tak uśredniać wydatki, bo w sposób oczywisty zależą one od kategorii drogi, czy jest to droga ekspresowa czy autostrada i w jakim terenie dana droga jest budowana i jaki nadano jej priorytet. Region warmińsko-mazurski plasuje się gdzieś w środku stawki pod względem poniesionych wydatków na drogi w porównywalnym okresie.

W prezentacji przekazałem państwu informacje dotyczące prac przygotowawczych do budowy drogi ekspresowej S51 na odcinku Olsztyn-Olsztynek. Być może zbyt szybko ją państwu przekazałem. Zaznaczyłem jednak, że decyzja środowiskowa jest już gotowa. Jeśli jednak wniosek o ZRID nie zostanie złożony do sierpnia, to decyzja środowiskowa może stracić ważność i trzeba będzie o nią ponownie występować. Myślę, że powtórzy się scenariusz z południową obwodnicą Olsztyna.

Ponadto, prowadzimy prace przygotowawcze dla drogi S61, czyli dla tak zwanej Via Baltica. Prace te jednak zostały lekko przyhamowane, bo, kolokwialnie mówiąc, musieliśmy dokonać pewnych korekt w przebiegu drogi w związku z projektowaniem mostu energetycznego. Ma on przebiegać przez ten sam korytarz, a ponadto jest to również inwestycja strategiczna dla państwa. Dlatego z naszym projektem drogowym musieliśmy zaczekać na projekt mostu energetycznego, żeby nie doszło do jakiejś kolizji. Gdyby prace nad obydwoma projektami toczyły się równolegle, wówczas z naszym projektem bylibyśmy o kilka miesięcy do przodu. Natomiast jesteśmy zgodni z harmonogramem, jeśli chodzi o terminy realizacji inwestycji planowanych do oddania przed rokiem 2020. Nie ma jakiś dramatycznych poślizgów z powodów, o których mówiłem, czyli w związku z projektowaniem mostu energetycznego.

Odniosę się również do wypowiedzi prezydenta Olsztyna, pana Piotra Grzymowicza, oraz burmistrza Mrągowa, pani Otolii Siemieniec. Częściowo już wyjaśniłem pewne sprawy podnoszone przez pana prezydenta i panią burmistrz. Przygotowania o których mówiłem dotyczą całej „szesnastki”. Standard drogi dwujezdniowej jest założony dla całego przebiegu drogi między Olsztynem a Mrągowem. Być może w prezentacji zbyt mocno wyeksponowałem drugą jezdnię na odcinku już zrealizowanym, natomiast przygotowywane odcinki mają taki sam przekrój. Droga nr 16 od Olsztyna do Mrągowa, niezależnie od tego czy kiedyś będzie drogą ekspresową czy nie, zdecydowanie powinna mięć przekrój dwujezdniowy. Tak przynajmniej wynika ze wszystkich prognoz opartych na analizie natężenia ruchu pojazdów. Tak też jest projektowana przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad i budowana od odcinka, który obecnie jest realizowany między Biskupcem a Borkami Wielkimi.

Pan wojewoda odniósł się również do części zarzutów pana prezydenta Grzymowicza dotyczących kosztów wykupu gruntów pod przyszłą obwodnicę Olsztyna i pokrywania odszkodowań z tego tytułu. Takie są przepisy ustawy o drogach publicznych, które mówią, że jeśli to nie jest droga ekspresowa, koszty odszkodowań za grunty położone w granicach miasta ponosi prezydent miasta. Koszty te stanowią jednak niewielki procent ogółu kosztów związanych z tą inwestycją, które sięgać będą 40 mln zł; szacujemy, że będzie to poniżej 10% tej kwoty. Jeśli jednak obwodnica Olsztyna uzyska status drogi ekspresowej, to w całości koszty związane z jej budową, łącznie z wykupem gruntów, poniesie skarb państwa. Całe zadanie inwestycyjne od początku do końca przygotowywała Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, my także jesteśmy autorami wniosku o założenia realizacji inwestycji drogowej, czyli ZRID. Może znajdziemy jakieś rozwiązanie; jutro będziemy o tym rozmawiali z panem prezydentem Grzymowiczem.

Pani burmistrz Mrągowa mówiła o najdłuższej w województwie warmińsko-mazurskim estakadzie wybudowanej w mieście. Prostuję – ta estakada nie jest najdłuższa; na niektórych odcinkach dróg ekspresowych mamy dłuższe.

Kilka wypowiedzi w dyskusji odnosiło się do drogi nr 15. Rozumiem troskę samorządów, ale nie wszystkie oczekiwania możliwe są do spełnienia ze środków budżetu państwa.

Obwodnica Nowego Miasta Lubawskiego. Nie mówiłem o niej w swojej prezentacji. Sprawa tej budowy jest mocno skomplikowana. Niestety, były liczne odwołania od decyzji środowiskowej, które ostatecznie zostały oddalone. Zabrało to jednak wiele czasu. Później jeden z obywateli odwołał się od ostatecznego rozstrzygnięcia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Ostatecznie sprawa trafiła do Naczelnego Sądu Administracyjnego i dopiero po jego orzeczeniu można było rozpocząć kolejne etapy prac przygotowawczych, które trwają. Na koniec bieżącego roku powinien być gotowy projekt budowlany i wtedy powstanie możliwość złożenia wniosku o ZRID. Pod warunkiem, że znajdą się środki na sfinansowanie tej inwestycji. Niestety, Generalna Dyrekcja nie ma żadnego wpływu na protesty, odwołania i przewlekłość procedury.

Rzeczywiście, natężenie ruchu pojazdów przejeżdżających przez Nowe Miasto Lubawskie jest wysoki, badania wykazały, że sięga ono 14 tysięcy pojazdów na dobę, z czego około 10% stanowią ciężkie pojazdy. Oczywiście, każdy może mieć inne odczucie i twierdzić, iż tiry przejeżdżające przez Nowe Miasto Lubawskie stanowią aż 70% ogółu pojazdów. Ale to nie jest prawda.

Wyczerpałem główne wątki i odpowiedziałem na pytania dotyczące Generalnej Dyrekcji. Jeśli to państwu wystarczy, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękujemy bardzo. Szanowni państwo. Przyszedł czas, żeby kończyć tę część naszego spotkania, bo wizyta Komisji nie kończy się na dzisiejszym posiedzeniu. Ze strony państwa padło pytanie, czy liczba posłów uczestniczących w dzisiejszym posiedzeniu Komisji jest wystarczająca do tego, żeby później przekonać pozostałych członków Komisji do zajęcia pozytywnego stanowiska na temat dostępności komunikacyjnej Warmii i Mazur. Proszę się nie obawiać; uczestnicząca w posiedzeniu grupa posłów jest reprezentatywna, są dzisiaj obecni przedstawiciele wszystkich klubów poselskich. Jak już powiedziałem, jest z nami były minister, jest wiceprzewodniczący Komisji, są także obecni szefowie podkomisji stałych. Jest to właściwa reprezentacja.

Za głosem pana posła Jerzego Szmita i pozostałych posłów, którzy wypowiadali się w tej sprawie, proponuję przyjęcie przez panów posłów, bo posłanek dzisiaj z nami nie ma, następującego stanowiska. W ostatnim tygodniu maja, bo chyba wcześniej się nam nie uda, odbędzie się posiedzenie Komisji poświęcone dostępności komunikacyjnej Warmii i Mazur.

Mam sugestię do pana marszałka, aby majowe posiedzenie Komisji poprzedzone było prezentacją, która jednak nie byłaby przypomnieniem od początku historii inwestycji drogowych, kolejowych, lotniczych czy też innych pomysłów, ale prezentacją problemów związanych z dostępnością komunikacyjną. Celowe byłoby również pokazanie ważniejszych inwestycji we wszystkich obszarach i wszystkich gałęziach transportu, które państwa zdaniem są najbardziej istotne i ważne dla regionu Warmii i Mazur. Oczywiście, posiedzenie Komisji zakończylibyśmy przyjęciem dezyderatu. Na posiedzeniu Komisji w dniu 25 maja dokonamy wpisania do planu pracy posiedzenia poświęconego Warmii i Mazurom. Rozumiem, że ze strony moich kolegów nie ma sprzeciwu wobec tej propozycji.

Dzisiejsze wyjazdowe posiedzenie Komisji rozpoczęliśmy tradycyjnie, czyli od „burzy mózgów". Była też wysoka temperatura różnych wypowiedzi. Zakończymy posiedzenie pozytywnie. W dyskusji wskazywaliście państwo na najważniejsze kwestie, różnicowaliście potrzeby – i to jest bardzo ważne. To pokazuje, że dyskusji nigdy dosyć. Oczywiście, zdania są różne, w zależności od miejsca zamieszkania każdy ma swój priorytet. My to rozumiemy. Czasami trudno jest te zróżnicowane zdania i wnioski zawrzeć w dokumentach, które przyjmuje samorząd województwa. Oczekiwania są bowiem potężne, a możliwości ograniczone. Ale samorząd musi podjąć trud przygotowania zadań, bo do tego jest powołany, a potem je zrealizować. Z kolei my musimy podejmować innego rodzaju decyzje.

Problem kolei jest oczywiście problemem bardzo trudnym; wszyscy o tym doskonale wiemy. Jest zarówno problemem strukturalnym wynikającym zapewne jeszcze z rozwiązań ustawowych przyjętych w 2000 roku. Ktoś, kto nie do końca zna problematykę, porównuje sytuację spółki PKP Polskie Linie Kolejowe i decyzyjność osób odpowiedzialnych za tę spółkę, do decyzyjności Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Oczywiście, takie porównanie jest praktycznie niemożliwe. Sytuacja organizacyjna i finansowa tych dwóch podmiotów, spółki akcyjnej i agendy rządowej, jest zupełnie różna. Generalna Dyrekcja, jak wiemy, jest jednostką państwową i nie działa na zasadach Kodeksu handlowego, a PKP PLK, niestety, działa.

Niestety, gdyż wszyscy, jak jeden mąż, mówimy, że szczególnie PKP PLK, może już bez tego PKP, powinna w całości być w rękach państwa. Każdy chyba się zgadza z tym, że infrastruktura powinna być państwowa. Tak jak drogi są państwowe, tak i infrastruktura kolejowa powinna być państwowa. A że tak nie jest, to także wiąże się z sytuacją finansową. Skoro bowiem Polskie Linie Kolejowe są spółką akcyjną, to Skarb Państwa musi w niej obejmować kolejne udziały i doprowadzić do przejęcia w niej wszystkich udziałów, a więc również wyłożyć pieniądze. Innego wariantu nie ma. Tak to wygląda. To jest proces, który trwa i w ostatnich lata nabrał przyspieszenia i pieniądze trafiały do PLK. Ciągle jednak nie jest tak, jak pewnie wszyscy byśmy chcieli.

Pan minister Polaczek mówił o zadłużeniu spółki Polskie Linie Kolejowe; to prawda, może raczej należałoby mówić o niekorzystnym wyniku finansowym. To też powoduje szukanie oszczędności w różnych obszarach działalności spółki. Mam też sceptyczny stosunek do wyłączania z ruchu poszczególnych linii kolejowych. Załoga firmy, co pewno by potwierdził pełnomocnik zarządu spółki PKP PLK, też jest tym zmartwiona. Każde wyłączenie linii kolejowej z ruchu powoduje oczywiście zmniejszenie zatrudnienia. Z punktu widzenia interesu całej spółki jest to jakaś oszczędność, natomiast z punktu widzenia polityki transportowej państwa jest to problem. I o tym państwo też dzisiaj mówiliście. Dlatego na sytuację spółki PKP PLK trzeba patrzeć przez pryzmat polityki transportowej państwa. Trzeba też sobie odpowiedzieć na pytanie gdzie interwencja państwa może następować, oczywiście w ramach dozwolonej pomocy publicznej. Tego jednak tutaj nie rozstrzygniemy. Ważne jest to, abyście państwo przy prezentacji przez marszałka województwa problemów dostępności komunikacyjnej Warmii i Mazur, powiedzieli czego oczekujecie od nas i od spółki PKP PLK. Oczywiście, za zgodą ministra transportu.

Na tym zakończymy dzisiejsze posiedzenie Komisji. Wszystkim bardzo serdecznie dziękuję, że państwo wytrzymaliście spędzenie wspólnie z nami czterech godzin, bo tyle trwało nasze spotkanie. Dziękuję za przekazane nam informacje i za dyskusję. Także za to, że wkładacie państwo wiele emocji w wypowiedzi i bardzo się tym wszystkim przejmujecie. To tylko dobrze świadczy o zaangażowaniu i o tym, że naprawdę walczycie o przyszłość Warmii i Mazur. Życzę wam sukcesów. Dziękuję bardzo. (*oklaski*).